

**DOI: 10.5748/20CONTECSI/REX/ECO/7293**

**eLocator: e207293**

## **CORREDOR RODOVIÁRIO BIOCEÂNICO**

**Mariane Dias Campos** – <https://orcid.org/0009-0003-8477-4387>  
Fatec Itapetininga - Prof. Antônio Belizandro Barbosa Rezende

**Janilson Souza Mariano** – <https://orcid.org/0009-0005-1852-4042>  
Fatec Itapetininga - Prof. Antônio Belizandro Barbosa Rezende

**Josué Oliveira Alves** – <https://orcid.org/0009-0006-8417-7947>  
Fatec Itapetininga - Prof. Antônio Belizandro Barbosa Rezende

**Helder Boccaletti** – <https://orcid.org/0000-0002-5575-4470>  
Fatec Itapetininga - Prof. Antônio Belizandro Barbosa Rezende

## CORREDOR RODOVIÁRIO BIOCEÂNICO BIOCEANIC ROAD CORRIDOR

*Janilson de Souza Mariano*

*0009-0005-1852-4042*

*141.614.568-08*

*Centro Paula Souza – Fatec Itapetininga/SP*

*Janillson.souza@hotmail.com*

*Josué de Oliveira Alves*

*0009-0006-8417-7947*

*324.980.418-50*

*Centro Paula Souza – Fatec Itapetininga/SP*

*jbolla.eletronic@gmail.com*

*Mariane Dias de Campos*

*0009-0003-8477-4387*

*476.428.848-69*

*Centro Paula Souza – Fatec Itapetininga/SP*

*camposmariane44@gmail.com*

*Orientador Prof. Esp. Helder Boccaletti*

*0000-0002-5575-4470*

*938.623.188-34*

*Centro Paula Souza – Fatec Itapetininga/SP*

*helder.boccaletti@fatec.sp.gov.br*

**RESUMO:** O Acordo Bioceânico que deu origem ao Corredor Rodoviário Bioceânico teve início no ano 2000 na cúpula de presidentes da América do Sul cuja finalização está prevista para 2025, tratando-se de um tema de grande influência na relação comercial entre os países envolvidos, e deles com o comércio internacional principalmente para os mercados asiáticos, com uma previsão inicial de movimentar cargas através de 1,5 mil caminhões por dia e com tendência de aumentar gradativamente. Portanto o objetivo deste artigo é investigar os benefícios que este Corredor Rodoviário Bioceânico trará para o Brasil, em termos de redução do tempo de deslocamento de cargas para o mercado asiático, melhoria na logística de transporte, com menores custos, maior agilidade elevando a competitividade comercial junto a Asia. O artigo foi elaborado a partir do delineamento de pesquisa, cujo tema e os objetivos foram previamente definidos, sendo classificada como descritiva e exploratória pois desenvolve hipóteses e ideias para posterior a averiguação como salientam Freitas e Jabbour (2011). Foi realizado o levantamento bibliográfico a fim de detalhar os conceitos envolvidos através de pesquisas científicas e conhecimento de outros autores, ou seja, uma pesquisa bibliográfica a partir de livros, artigos científicos, dissertações e teses, com uma abordagem qualitativa (FREITAS, JABBOUR, 2011). Com os resultados obtidos foi observado real situação de movimentação de transporte, modais, exemplo de via canal do Panamá 54 dias e 8 horas, via corredor 42 dias e 1 hora, valor de frete, Santos-Shangai \$2045,00 e Antofagasta-Shangai \$1455,00, ou seja 29% menor.

**Palavras-Chave:** Acordo. Modais. Comercio. Custos. Tempo.

**ABSTRACT:** The Bioceanic Agreement that gave rise to the Bioceanic Road Corridor began in 2000 at the summit of South American presidents, which is scheduled for completion in 2025, and is a topic of great influence on the commercial relationship between the countries involved, and between them and international trade mainly to Asian markets, with an initial forecast of moving cargo through 1,500 trucks per day and with a tendency to gradually increase. Therefore, the objective of this article is to investigate the benefits that this Bioceânico Road Corridor will bring to Brazil, in terms of reducing cargo movement time to the Asian market, improving transport logistics, with lower costs, greater agility, increasing commercial competitiveness next to Asia. The article was prepared based on the research design, whose theme and objectives were previously defined, being classified as descriptive and exploratory as it develops hypotheses and ideas for subsequent investigation, as highlighted by Freitas and Jabbour (2011). A bibliographical survey was carried out in order to detail the concepts involved through scientific research and knowledge of other authors, that is, a bibliographical research based on books, scientific articles, dissertations and theses, with a qualitative approach (FREITAS, JABBOUR, 2011).

With the results obtained, the real situation of transport movement, modes, was observed, example via the Panama Canal 54 days and 8 hours, via the corridor 42 days and 1 hour, freight value, Santos-Shangai \$2045.00 and Antofagasta-Shangai \$1455.00, i.e. 29% lower.

**Keyword:** Agreement. Modals. Business. Costs. Time.

## 1 INTRODUÇÃO

O Corredor Rodoviário Bioceânico é apresentado como uma iniciativa importante para a integração econômica da América do Sul, interligando a costa leste do Oceano Atlântico no Porto de Santos - SP Brasil à costa oeste no Oceano Pacífico no porto de Antofagasta - Chile a fim de melhorar a competitividade no transporte entre o Atlântico e o Pacífico, sua importância está diretamente relacionada à redução de tempo e de custos com transportes, visto que, o corredor rodoviário bioceânico encurta o caminho para o transporte de cargas entre o Brasil e o Oceano Pacífico, facilitando a comercialização com os países asiáticos (FFRENCH-DAVIS, 2019).

Vale salientar ainda a Integração regional, uma vez que a construção do corredor rodoviário bioceânico incentiva a integração econômica e comercial entre os países da região, facilitando o comércio e a cooperação em áreas como infraestrutura e logística, bem como, o desenvolvimento regional, uma vez que, o corredor rodoviário bioceânico passa por regiões pouco desenvolvidas economicamente, como o Pantanal, o Chaco e o Altiplano Andino (CANUTO, 2019).

Este artigo se justifica por estabelecer uma rota de integração comercial entre o Brasil e o Chile, conectando o Oceano Atlântico ao Oceano Pacífico criando uma alternativa mais eficiente e econômica para o transporte de cargas entre a Ásia e a América do Sul,

em relação às rotas marítimas tradicionais, seja via Canal do Panamá ou Estreito de Magalhães.

Este artigo tem por objetivo uma análise sobre o Corredor Rodoviário Bioceânico para um transporte terrestre mais eficaz de produtos entre o Brasil e a Ásia, além da convergência dos interesses individuais, reduzir a resistência à eliminação das restrições regulatórias e aduaneiras e criar fluxos de comércio e investimento, bem como, analisar a importância do corredor rodoviário bioceânico, ao atrair operadores logísticos para compensar problemas devido o isolamento territorial, fragilidade das comunicações, precariedade dos serviços e a integração e o desenvolvimento regional devido as reduções de tempo e de custos transporte e como o corredor pode contribuir para a redução dos impactos ambientais na região.

## 2 METODOLOGIA

Tendo como questão norteadora a análise da viabilidade do Corredor Rodoviário Bioceânico, este artigo foi elaborado a partir do delineamento de pesquisa, o qual o tema e os objetivos foram previamente definidos, classificada como descritiva e exploratória portanto desenvolve hipóteses e ideias para posterior a averiguação como salientam Freitas e Jabbour (2011). Para o levantamento bibliográfico a fim de detalhar os conceitos envolvidos através de pesquisas científicas e conhecimento por meio de outros autores com a partir de livros, artigos científicos, dissertações e teses, com uma abordagem qualitativa pesquisa em que o autor é a peça principal, pois o foco se encontra no processo da interpretação do fato (FREITAS, JABBOUR, 2011).

Nas execuções das buscas, as palavras chaves utilizadas com base de dados e combinações foram modais, logística, rodovias, comercio internacional, portos, aduanas e acordos e como base de dados foi utilizado o Google Acadêmico e Scielo devido a familiaridade com as ferramentas utilizadas e em relação aos critérios de qualidade da seleção dos artigos, optou-se por textos de autores com especialidade em comércio/relações internacionais, com a resenha de 1967 a 2023, data da realização da pesquisa.

## 3 DESENVOLVIMENTO

### 3.1 COMÉRCIO INTERNACIONAL

O comércio internacional é indispensável para geração de riqueza e aumento do bem-estar dos países; atua como indutor do crescimento e vice-versa e pode ser influenciado pelo fenômeno de globalização. Barral (2007), ressalta a importância do comércio internacional para a riqueza das nações, uma vez que, é fundamental para a economia global, proporcionando vantagens específicas para os países que podem produzir com menor custo

Nesta era de crescente interdependência mundial, o comércio internacional é uma avenida que cada vez mais tem mais importância para o crescimento econômico de todos os países. O comércio internacional não é somente do domínio das grandes companhias multinacionais, de fato, as pequenas e as médias empresas estão descobrindo que o mercado mundial oferece enormes oportunidades de sucesso (CORREIA, 2006, p. 3).

### 3.2 LOGÍSTICA

De acordo com Christopher (2019), a logística é a parte do processo da cadeia de suprimentos que planeja, implementa e controla o fluxo e armazenamento eficiente e econômico de matérias-primas, materiais em processo, produtos acabados e informações relacionadas, desde o ponto de origem até o ponto de consumo, com o objetivo de atender às necessidades dos clientes.

Ainda segundo Ching (2010), a logística é um segmento considerado uma das mais importantes ferramentas de gestão, que se bem administrada proporciona além de redução de custos, a disponibilização de produtos, no local desejado, na condição exigida e na hora certa.

### 3.3 MODAIS DE TRANSPORTES

#### 3.3.1 Modal Rodoviário

O modal rodoviário possui significativa cobertura territorial, que permite ampla distribuição de cargas, uma vez que, as rodovias brasileiras e internacionais, são relativamente bem desenvolvidas e oferecem rotas alternativas, o que possibilita uma maior agilidade no transporte de cargas, sendo ainda fundamental a capacidade de o modal rodoviário realizar entregas porta a porta. (MULLER, 2023).

### 3.3.2 Modal Ferroviário

Segundo Silva (2014), indicado principalmente para longas distancias e grandes volumes de cargas devido ao menor custo de frete e de manutenção, em geral, transporta produtos baixo valor agregado (*comodities*).

### 3.3.3 Modal Hidroviário

Opção importante para o transporte mundial que utiliza rios, canais, lagos e mares como via deslocamento de cargas, com capacidade de transportar grandes volumes, com menor custo de em comparação a outros modais, no entanto, a infraestrutura de portos e hidrovias é insuficiente para atender a demanda (REZENDE, 2012). Apesar destas restrições, o modal hidroviário é uma opção de transporte e tem potencial para ser ainda mais explorado, especialmente com investimentos em infraestrutura e tecnologia para tornar o transporte mais eficiente.

### 3.3.4 Modal Aéreo

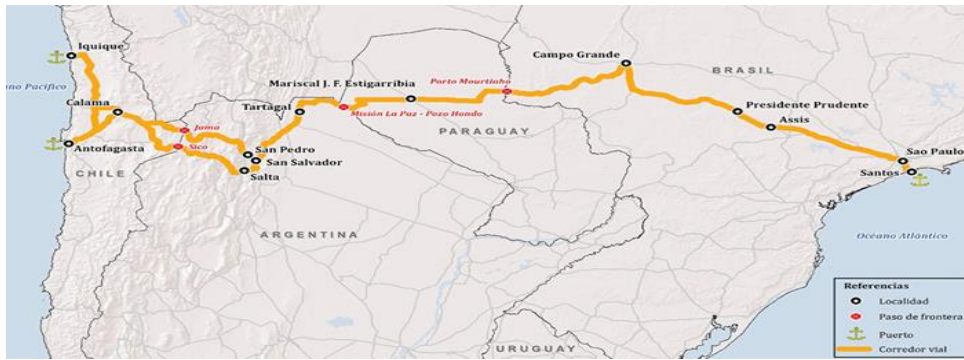
Para Wensveen (2020), se refere ao transporte de cargas por meio de aviões, enfatiza a importância da rapidez e da segurança, mas com problemas nas questões relacionadas a sustentabilidade.

## 3.4 RODOVIAS NO BRASIL E O CORREDOR RODOVIÁRIO BIOCEÂNICO

O corredor rodoviário bioceânico tem grande relevância para o escoamento de *commodities* em especial do estado do Mato Grosso Sul, devido ao fácil acesso à rota, seja pelo porto do Antofagasta no Chile (Pacífico) ou porto de Santos no estado de São Paulo (Atlântico), com uma significativa concentração de centros comerciais e de distribuição, como pode ser observado na figura 1.



Figura 1 – Corredor Rodoviário Bioceânico



Fonte: Rotabioceanica, 2023.

No ano 2000, o governo brasileiro e dos demais países da América do Sul lançaram a Iniciativa de Integração da Infraestrutura Regional Sul-americana (IIRSA), cujo propósito era construir uma rede de obras de infraestrutura: hidrovias, portos, interconexões energéticas e de comunicações e corredores rodoviários, onde os maiores desafios a serem vencidos eram ambientais, devido à existência de grandes “obstáculos”, com destaque a Cordilheira dos Andes (CAMPOS, 2022). Na figura 2 abaixo pode-se observar as condições das rodovias integrantes do Corredor Rodoviário Bioceânico.

Figura 2 - Condições das Rodovias no Corredor Rodoviário Oceânico



Fonte: Pimenta, 2019

O Corredor Rodoviário Bioceânico é o projeto de integração que apresenta a institucionalidade mais avançada em termos de infraestrutura bioceânica sul-americana, no total o Corredor Rodoviário Bioceânico percorrerá 2.396 quilômetros atravessando o continente de costa a costa, ligando os dois maiores oceanos do planeta, Atlântico ao Pacífico (ALMEIDA, 2020).

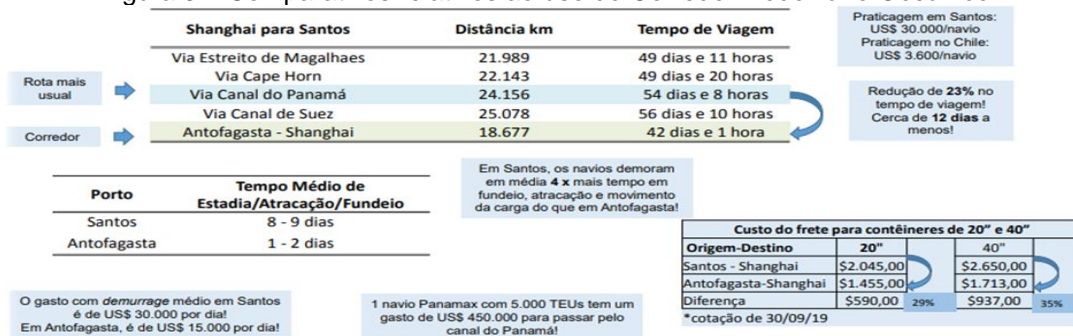
Essa rota é vista como a nova rival da rota via canal do Panamá, precisamos ter essas estradas e trabalhar com a intermodalidade. Ativar ramais ferroviários, que hoje não estão operando devidamente. Também podemos incluir um intermodal aéreo, se considerarmos a possibilidade de um aeroporto como agente alfandegado (PIMENTA, 2019, p. 265).

#### 4 RESULTADOS OBTIDOS

Os comparativos na figura 3 abaixo nos fornecem uma real situação das movimentações dos transportes e seus modais em quilometragem e valores em dólar por toneladas, ajudando a entender melhor e com clareza os pontos favoráveis da rota rodoviária bioceânica.

- Tempo de viagem: rota mais usual via Canal do Panamá (24.156 Km) – 54 dias e 8 horas; via Corredor (Antofagasta – Shangai) (18.677 Km) 42 dias e 1 hora;
- Tempo médio de Estadia/atracação/fundeio: Santos (SP) 8 a 9 dias, Antofagasta Chile 1 a 2 dias;
- Diferença de Frete por contêiner: Santos – Shangai \$2.045,00; Antofagasta – Shangai \$ 1.455,00, ou seja, 29% menor;
- Navio Panamax com 5.000 TEUs (contêiner 20”) taxa de \$ 450.000,00 para passar pelo Canal do Panamá.

Figura 3 – Comparativos relativos ao uso do Corredor Rodoviário Oceânico



Fonte: BRASIL, 2020

## 5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este artigo cujo objetivo envolve a análise dos benefícios que serão proporcionados destinado a exportação de produtos brasileiros, principalmente as *commodities* agrícolas aos países asiáticos através do Corredor Rodoviário Bioceânico, no que diz respeito ao frete e tempo reduzidos. Como pudemos observar tais objetivos foram plenamente atendidos, uma vez que houve uma redução considerável, em termos de tempo na rota mais usual via Canal do Panamá (24.156 Km) – 54 dias e 8 horas e via Corredor (Antofagasta – Shangai) (18.677 Km) 42 dias e 1 hora e uma diferença de frete por contêiner 29% menor: Santos – Shangai \$2.045,00; Antofagasta – Shangai \$ 1.455,00, agregando valor aos produtos e gerando uma boa relação entre os países do acordo.

Vale salientar ainda que o modal rodoviário é de grande relevância no Brasil, com uma participação de cerca de 65% na matriz nacional de transporte e de grande relevância



na exportação e importação de produtos com o acordo relativo ao Corredor Bioceânico realizado entre os países tornou-se a melhor forma de encurtar a distância e reduzir o tempo e o frete nas cargas entre a América do Sul e a Ásia.

## REFERÊNCIAS

ALMEIDA, R. **Corredor Bioceânico diminui duas semanas de ‘viagem’ à China**: 2020. 1 f. TCC (Graduação) - Curso de Comercio Exterior, Centro Tecnológico, Fatec, São Paulo, 2020. Cap. 1. Disponível em: <<https://correiodoestado.com.br/economia/corredor-bioceanico-diminui-duas-semanas-de-viagem-a-china/377556/>> Acesso em: 11 mai. 2023

BARRAL, W. O. **O Comercio internacional**, Belo Horizonte: MG, Del Rey, 2007. 168 pg.

BRASIL. **Corredor Bioceânico**: uma oportunidade a ser explorada, fevereiro/2020, disponível em:< [tps://www.gov.br/casacivil/pt-br/assuntos/noticias/2022/agosto/restaurado-trecho-da-rota-rodoviaria-bioceanica](https://www.gov.br/casacivil/pt-br/assuntos/noticias/2022/agosto/restaurado-trecho-da-rota-rodoviaria-bioceanica),> Acesso em: 08 mai. 2023.

CAMPOS, L. **Rota Bioceânica**: O que é e seus impactos diretos e indiretos, Ecoa Campo Grande, MS 04 de Janeiro 2022 em:< <https://ecoa.org.br/rota-bioceanica-o-que-e-e-seus-impactos-diretos-e-indiretos/> visita> Acesso em: 16 mai. 2023

CANUTO, O. **Integração regional e a construção do corredor bioceânico**, São Paulo, Elsevier, 2019.

CHING, H. Y. **Gestão de Estoques na Cadeia Logística Integrada**. 4ªed. São Paulo: Atlas, 2010.

CHRISTOPHER, M. **Logistics and Supply Chain Management**: Creating Value-Adding Networks. FT Prentice Hall. Business logistics. 5 ed. (2019).

CORREIA, E. R. **A evolução dos transportes aquaviários no Brasil**. 2006, p.3 in [www.antaq.gov.br](http://www.antaq.gov.br), Acesso em 07 mai. 2023

FFRENCH-DAVIS, R. (2019). **La economía chilena**: críticas e perspectivas. Catalunha. Disponível em: <https://econ.uchile.cl/uploads/publication/0f5fb1db37fb1cb52ab757b6c35879ab45bd18fc.pdf>. Acesso em: 07/05/2023

FREITAS, W. R. S.; JABBOUR, C. J. C. **Utilizando estudo de caso(s) como estratégia de pesquisa qualitativa**: boas práticas e sugestões. 2011. Disponível em: < <https://www3.ufpe.br/moinhojuridico/images/ppgd/8.12a%20estudo%20de%20caso.pdf> >. Acesso em: 21 mar. 2023.

MULLER, J. **Modal rodoviário de cargas**: saiba como otimizar; Disponível em: <https://blog.logcomex.com/modal-rodoviario/>, Acesso em: 10/05/2023.

PIMENTA, P. **Conferência Rota Bioceânica apresenta discussões sobre oportunidades, econômicas e científicas** UFMS: 23/07/2019 Disponível em:

<<https://www.ufms.br/conferencia-rota-bioceanica-apresenta-discussoes-sobre-oportunidades-economicas-e-cientificas/> visita em: 16 mai. 2023

REZENDE, F. E. **Transporte hidroviário no Brasil**: uma análise econômica. Editora FGV, 2012.

ROTABIOCEANICA- **Mato grosso do Sul**, Disponível em: <https://rotabioceanica.com.br/>. Acesso em: 04/05/2023.

SILVA, W. S. **Transporte ferroviário**, Disponível em: <<https://www.infoescola.com/geografia/transporte-ferroviario/>,> Acesso em: 13/05/2023

WENSVEEN, J. G. **Transporte Aéreo**: Uma Perspectiva de Gestão. Routledge. 8 ed, publicada pela editora Routledge em 2020.