

Recebimento: 17/05/2022

Aceite: 13/10/2022

POTENCIAL DOS CORREDORES ECONÔMICOS PARA VIABILIZAÇÃO DE INVESTIMENTO EM INFRAESTRUTURA VIÁRIA: ESTUDO DOS EIXOS NACIONAIS DE INTEGRAÇÃO E DESENVOLVIMENTO (ENID) E DA INICIATIVA DE INTEGRAÇÃO DA INFRAESTRUTURA REGIONAL SUL-AMERICANA (IIRSA)

THE POTENTIALS OF ECONOMIC CORRIDORS FOR INVESTMENT IN ROAD INFRASTRUCTURE: STUDY OF THE BRAZILIAN NATIONAL INTEGRATION AND DEVELOPMENT AXES PROGRAM (ENID) AND THE SOUTH AMERICAN REGIONAL INFRASTRUCTURE INTEGRATION INITIATIVE (IIRSA)

Mauricio Oliveira de Andrade¹
Joaquim José Guilherme de Aragão²
Anísio Brasileiro³
Yaeko Yamashita⁴
Rodolpho Rodrigues Soares⁵

Resumo

Este artigo explora experiências de corredores econômicos como estratégia de desenvolvimento regional e de financiamento de infraestruturas de transporte. Partindo das limitações dos canais tradicionais públicos e privados, advoga-se que projetos de infraestrutura, de produção de bens e serviços e de serviços públicos sejam agrupados em corredores econômicos, visando a produção de efeitos multiplicadores econômicos fiscais em volume suficiente para cobrir as despesas públicas envolvidas. Com esse objetivo, analisam-se experiências de corredores econômicos em países emergentes, em particular, os Eixos de Integração e Desenvolvimento (ENID) no Brasil e da Iniciativa de Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA). A concepção dos corredores econômicos, sua governança, financiamento e limitações são analisadas para ver sua adequação como estratégia de financiamento. No caso do ENID e IIRSA foram analisadas as causas de sua interrupção. Conclui-se pela apropriação do conceito enquanto estratégia de crescimento e financiamento, apontando os limites a serem superados por uma readequação de sua concepção.

¹ Doutor em Engenharia Civil (UFPE). Docente da Universidade Federal de Pernambuco. Recife – PE, Brasil. E-mail: mauricio.andrade@ufpe.br

² Doutor em Planejamento Territorial (Universidade de Dortmund). Docente da Universidade de Brasília. Brasília – DF, Brasil. E-mail: joaquim.jg.aragao@gmail.com

³ Doutor em Transportes (École Nationale des Ponts et Chaussées). Docente da Universidade Federal de Pernambuco. Recife – PE, Brasil. E-mail: anisio.brasileiro@ufpe.br

⁴ Doutora em Engenharia de Transportes (Universidade de Wales). Docente da Universidade de Brasília. Brasília – DF, Brasil. E-mail: yaekoyamashita@gmail.com

⁵ Mestrando em Engenharia Civil (UFPE). Recife – PE, Brasil. E-mail: rodolpho.soares@ufpe.br

Palavras-chave: Financiamento. Infraestrutura. Sistema viário. Corredores econômicos.

Abstract

This article investigates experiences of economic corridors as a strategy for regional development and financing of transport infrastructure. Based on the limitations of traditional public and private channels, it is advocated that infrastructure projects, the production of goods and services, and public services should be grouped in economic corridors, aiming at the production of fiscal economic multiplier effects in sufficient volume to cover the public expenditures involved. To this end, experiences of economic corridors in emerging countries are analyzed, in particular the National Integration and Development Axes Program (ENID) in Brazil and the South American Regional Infrastructure Integration Initiative (IIRSA). The design of economic corridors, their governance, financing, and limitations are analyzed to observe their adequacy as a financing strategy. In the case of ENID's and IIRSA, the causes of their interruption were analyzed. It is concluded that the concept is potentially appropriate as a strategy of growth and financing, but limits to be overcome are also pointed out, that will require a readjustment of its conception.

Keywords: Financing, Infrastructure, Road system, Economic corridors.

Introdução

Sobre as necessidades de investimento em infraestrutura, há uma literatura rica e detalhada analisando os impactos reais do investimento em infraestrutura em diversos setores e instâncias da sociedade, literatura essa que vem sendo sistematicamente resenhada desde a década DE 1980 (WALTER, 2016; AGRAWAL, 2020; KUMARI e SHARMA, 2017). A literatura aponta também os volumes de investimento atualmente necessários para atender às necessidades de crescimento e de modernização geral da economia, demonstrando as limitações das economias nacionais em atingir os patamares indicados (FIORAVANTI *et al.*, 2019; AGRAWAL, *op.cit.*). Nas economias emergentes, esse fosso entre necessidades e capacidade de investimento é ainda mais dramático (WALTER, *op.cit.*; FAY *et al.*, 2021).

No caso brasileiro, observa-se uma rede rodoviária incompleta, onde escassos 12,4% são pavimentados, percentual muito baixo comparado com outros países latino-americanos. Essa mesma rede é distribuída de forma desigual no território nacional, contrastando áreas de redes densas com outras, esparsas, especialmente no Norte e na parte ocidental do Nordeste. O desequilíbrio também se reflete na participação dos modos de transporte nos fluxos: 61% da carga é transportada por rodovias; 21%, por ferrovias (basicamente commodities); 14% por meio aquaviário e 0,4% por via aérea (CNT, 2019).

As restrições fiscais produzidas pelo fraco crescimento econômico vêm reduzindo cada vez mais a capacidade de investimento em infraestruturas. Em 2018, esse investimento mal ultrapassou o limiar do 1% do PIB, prolongando o fraco desempenho de 1,7% nos três anos precedentes, e de 2,5% nos últimos 15 anos, portanto longe do patamar dos 4% recomendados como condição básica para sustentar o crescimento (ABDIB e EY, 2019).

A inserção mais forte do setor privado no investimento das infraestruturas vem sendo utilizada como uma saída para as limitações orçamentárias, ao ponto de, em 2019, os investimentos privados perfazerem a maioria dos investimentos (70%), caso único entre países emergentes (ABDIB e EY, 2019). Entretanto, uma análise dos contratos e dos respectivos aditivos permite as seguintes conclusões: i) a rede rodoviária concedida apresentou melhorias significativas de manutenção, mas houve pouco avanço nas duplicações, apesar das metas estabelecidas nos contratos; ii) a rede ferroviária foi drasticamente reduzida de 20 mil para 13 mil km efetivamente operada, se especializando em transporte de commodities; iii) a desigualdade acentuou-se na qualidade rodoviária (as concessões concentram-se no Sul e Sudeste), e as ferrovias foram praticamente extintas no Nordeste; iv) apesar da previsão da alocação de diversos riscos para o setor privado,

entre eles o de mercado, as concessionárias conseguiram impor constantemente aumentos de tarifas por conta de pequenos investimentos adicionais ou fatos imprevistos.

Conclui-se, então, que as parcerias com o setor privado vêm cumprindo a função de manter a rede existente (a custos relativamente altos para o usuário), mas não a de expandi-la mais equitativamente no território e de oferecer um salto de qualidade. Especialmente devido ao tamanho do território e às desigualdades espaciais e sociais, as condições desfavoráveis de rentabilidade e de risco limitam o alcance dessa alternativa. Assim, observa-se uma causalidade circular entre desenvolvimento territorial e capacidade de financiamento dos investimentos em infraestrutura: o fraco desenvolvimento de regiões com potenciais econômicos impede o investimento que poderia tirá-las do seu status desfavorável.

Situações semelhantes levaram ao desenvolvimento da abordagem da Causalidade Circular Cumulativa (CCC) (MYRDAL, 1968), que parte do princípio que os problemas relacionados têm de ser equacionados de uma forma integrativa, abrangendo não apenas o desenho de ações isoladas sobre os tópicos problemáticos, mas também o aperfeiçoamento da governança e transformações da sociedade.

Aplicando essa abordagem para o investimento viário, o conceito de corredores econômicos tem se apresentado como uma proposta de articular investimento em infraestrutura com outros investimentos na produção de bens e serviços, incluindo os públicos, além de produzir um novo arco de interação do Estado com os diversos agentes da sociedade, melhorando sua capacidade de governança.

Diante do exposto, o presente artigo parte da necessidade de buscar novas soluções de concepção de projetos e de governança dos investimentos viários, pelo que se propõe, enquanto objetivo, analisar a adequação do conceito de corredores econômicos para superar as deficiências apontadas nos investimentos.

Metodologicamente, através de pesquisa de documentação levantada por meio das ferramentas do Scopus e do Google Scholar, testa-se, em nível exploratório, em que medida os corredores econômicos respondem aos seguintes questionamentos para uma solução integrada, como prevê a abordagem CCC: i) quanto à concepção, os corredores apresentam um potencial de cobrir as necessidades de várias regiões e despertar e mobilizar potenciais regionais gerando oportunidades ampliadas de investimento em infraestrutura? ii) são produzidos efeitos econômicos de crescimento, de aumento de fluxos e de multiplicadores fiscais? iii) quais mudanças na orientação das políticas públicas e na relação entre os agentes são produzidas pelos projetos? iv) quais modificações podem ser observadas no papel estratégico do Estado e nas suas relações com o setor privado? v) quais aspectos de governança revelam-se críticos para manter a continuidade do programa e o compromisso dos agentes públicos e privados? e vi) quais inovações no financiamento são introduzidas no mercado de capitais e no financiamento público?

O artigo estrutura-se nas seguintes seções: A seção 2 resenha a literatura sobre o conceito e as experiências de corredores no mundo. A seção 3 analisa a documentação sobre duas experiências em que o Brasil esteve envolvido, os Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento (ENID) e, no campo do subcontinente sul-americano, a Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA). A análise das experiências aponta para potenciais e limitações dos corredores (seção 4), pelo que propostas de aperfeiçoamento são lançadas de forma conclusiva (seção 5).

Corredores econômicos: desenvolvimento do conceito e da pesquisa

O conceito de corredor econômico está ainda em plena evolução. Ao buscar uma definição, a literatura reúne os seguintes componentes (DE e IYENGAR, 2014.; HOPE e COX, 2015; KUNAKA e CARRUTHERS, 2014; FERNANDO e JHA, 2021; BYIERS *et al.*, 2016; SEQUEIRA *et al.*, 2014): i) elementos de conectividade representados por vias ou rotas que integram centros econômicos regionais, nacionais ou internacionais; ii) consolidação de polos urbanos, portos e aeroportos como destino final; iii) projetos âncoras puxadores de cadeias de outros projetos; iv) agentes econômicos conectados que vinculam nós e dispõem de vultosos recursos; v) desenvolvimento de mercados pela conexão oferta e demanda; vi) projetos de grande transformação social; e vii) estruturas e procedimentos institucionais especializados.

No lado da pesquisa, as primeiras incursões no tema ocorreram na década de 1960 com a Teoria dos Eixos de Desenvolvimento (MUÑOZ e VARGAS, 2020). As resenhas literárias mais completas são fornecidas por Can *et al.* (2021) e Cao e Alon (2020). Resulta dessa resenha que a

discussão e a análise dos corredores econômicos não prescindem de abordagens transdisciplinares e de novos paradigmas da política econômica (*ibid.*).

Com o avanço da documentação surgem diversas propostas de se criarem tipologias de corredores, haja vista a diversidade de experiências que estão emergindo, com diversos focos e origens de interesse (CAN *et al.*, *op.cit.*; DE e IYENGAR, *op.cit.*; HOPE e COX, *op.cit.*; FERNANDO e JHA, *op.cit.*; BYIERS *et al.*, *op.cit.*; GALVEZ NOGALES, 2014). Os corredores são classificados como: de transportes urbanos (vias e rotas), logísticos (facilitam o comércio), de desenvolvimento urbano, industriais (agregam valor) e econômicos (focam no desenvolvimento territorial).

Byiers *et al.* (*op.cit.*) propõem ainda uma distinção geográfica, com as seguintes categoriais conforme o espaço abrangido: domésticos; de travessia (transportando cargas de outros estados ou países); comércio externo (focando basicamente importações e exportações); híbridos, com uma mistura de funções e de alcance geográfico.

Expansão dos corredores

Hoje, as experiências de corredores econômicos espalham-se pela Europa, América do Norte, Sudeste Asiático, Extremo Oriente e África. O Quadro 1 lista as principais iniciativas de corredores econômicos em curso nas economias emergentes: (ASIAN DEVELOPMENT BANK, 2014; DE e IYENGAR, 2014; KUMAR, 2014; MULENGA, 2013; SERRAJ *et al.*, 2015; BYIERS *et al.*, 2016; GALVEZ NOGALES, 2014; ATHUKORALA e NARAYANAN, 2018; MALHOTRA e SINGHAL, 2017; KENDERDINE e BUCSKY, 2021).

Quadro 1: Principais iniciativas de corredores econômicos nas economias emergentes

Ásia	África	América do Sul (IIRSA)
Complexo Grande do Mekong	Abidjan – Uagadugu	Corredor Andino;
Complexo Cooperação Econômica Regional da Ásia Central da Ásia – CAREC	Corredor Agrícola de Beira	Corredor Andino Sul;
Corredores da Indonésia	Corredor Central	Corredor Capricórnio;
Corredores da Malásia	Corredor Costa-a-Costa	Corredor Hidroviário Paraguai-Paraná;
Corredores Industriais Indianos	Corredor Dacar-Touba, em Senegal;	Corredor Amazônico;
Corredor Internacional de Transporte Transcaspiano	Corredor Metropolitano da Região de Gauteng	Corredor do Planalto da Guiana;
	Corredor Maior Ibadan-Lagos-Accra	Corredor Sul;
	Corredor de Crescimento Lamu	Corredor Inteoceânico Central;
	Corredor de Desenvolvimento de Maputo	Corredor Mercosul-Chile;
	Corredor de Nacala	Corredor Brasil-Peru-Bolívia.
	Corredor Norte	
	Corredor Norte-Sul	
	Corredores egípcios	

Objetivos e resultados dos corredores econômicos

Os objetivos da implantação de corredores econômicos podem mudar ao longo de seu percurso histórico, ampliando seu escopo ou o alterando de fase em fase. Num apanhado geral do que é listado na literatura acadêmica e técnica, os seguintes objetivos aparecem: i) promover o comércio e a integração dos mercados com redução de custos logísticos; ii) promover o crescimento econômico e o aumento da competitividade; iii) articular ações públicas e privadas atraindo massivos investimentos; iv) promover a cooperação entre territórios regionais e nacionais; v) promover o desenvolvimento social, a capacitação e a sustentabilidade (HOPE e COX, *op.cit.*; BYIERS *et al.*, *op.cit.*; KUMAR 2014).

Sobre os resultados socioeconômicos dos corredores há vasta literatura, versando sobre efeitos econômicos, transformações espaciais e efeitos sociais e ambientais (MUÑOZ e VARGAS, 2020). No que tange aos efeitos econômicos, regiões sob a influência dos corredores têm apresentado crescimento econômico geral, porém apontando grandes diferenças em termos quantitativos (ROWLEY, 2020; GALVEZ NOGALES, 2014). Outros destaques referem-se a: i) maior estabilidade econômica; ii) desenvolvimento regional com redução de desigualdades pelo aumento da integração

em cadeias de valor inter-regionais e nacionais; iii) aumento da eficiência das cadeias produtivas e da produtividade agroindustrial e do comércio; iv) aumento dos investimentos na produção e na infraestrutura com aumento de empregos e desenvolvimento humano; e v) estruturação de corredores urbanos e regionais (KUNAKA e CARRUTHERS, 2014; FERNANDO E JHA, 2021; DEY e GRAPPI, 2015; KUMAR, 2014; SEQUEIRA, 2014; BYIERS *et al.*, 2016; SERRAJ *et al.*, 2015).

Entretanto, alerta a literatura, os impactos são desiguais e também acarretam efeitos negativos como destruição dos recursos naturais; tendência a reforçar a monocultura, que gera vulnerabilidades nos mercados de commodities e concentração fundiária e econômica que deprimem o valor da força do trabalho; valorização especulativa da terra com desconexão com o desenvolvimento local; além da dependência de investimentos públicos para atrair investimentos privados (DE e IYENGAR, 2014; MUÑOZ e VARGAS, 2020; DOSSANI, 2017; BYIERS, 2016; SERRAJ *et al.*, 2015; HOPE e COX, 2015).

Para De e Iyengar (2014), Kunaka e Carruthers (2014) e Galvez Nogales (2014), os corredores geram efeitos espaciais, como formação de clusters ou aglomerações ao longo dos eixos; integração regional de regiões antes periféricas ou isoladas; especialização da produção; geração de novos fluxos de transportes; aumento da velocidade e redução dos tempos de viagem.

Aspectos estratégicos na definição e na implantação de corredores econômicos

Os resultados obtidos pelos corredores dependem em larga escala da clareza de seus objetivos e da sua estratégia de implantação, e sua falta pode comprometer seriamente o sucesso da empreitada (BYIERS *et al.*, 2016). Segundo Galvez Nogales (2014), a afirmação de uma liderança que consiga alinhar os agentes-chaves é um fator crítico para o sucesso. Outros aspectos a serem claramente acertados são i) os centros e nós estratégicos para o crescimento das cadeias de valor envolvidas e dos clusters atuantes; ii) a infraestrutura para fins de conexão (rodovias, ferrovias, aeroportos, portos etc.); iii) o processo de difusão regional da integração a partir dos polos em direção às áreas adjacentes; iv) o projeto de financiamento e de gestão de riscos; v) os projetos físicos e as medidas gerenciais; e vi) os mecanismos de operacionalização.

Há de se ressaltar que a consecução desses passos nem sempre é garantida, e várias tentativas de implantação enfrentam problemas, como relatam Galvez e Nogales (2014) e Athukorala e Narayanan (2018): i) o programa consistir na justaposição de ações isoladas sem integração em uma política de desenvolvimento regional, resultando em falhas institucionais ou de coordenação intersetorial com exclusão de agentes-chaves; ii) impactos sociais como má gestão de conflitos trabalhistas, deslocamentos de população sem provisão adequada de realocação e passividade à grilagem de terras; iii) impactos ambientais não tempestivamente reconhecidos, mitigados e gerenciados; e iv) ausência de quadro legal e regulatório adequado para parcerias com o setor privado que incluam pequenas empresas nas cadeias de valor.

Papel do Estado

Pela natureza das tarefas listadas fica claro o papel central do Estado em todo o processo, a despeito do investimento privado ser imprescindível. A literatura fundamenta pontos que destacam essa centralidade (HOPE e COX, 2015; GALVEZ NOGALES, 2014; ROWLEY, 2020; YOSHINO, 2018; BYIERS *et al.*, 2016).

O Estado, pelo seu poder arrecadatário, dispõe de mais recursos do que qualquer outro ente da sociedade. Esse acúmulo geral de liquidez constitui também um fundo de reserva para riscos e contingências. Ademais, o setor público possui habilidades especiais no que tange à construção de estratégias de desenvolvimento e de respectivas coalizões; e a prevenção, pelo poder de polícia, de ações perturbadoras. Outro campo de responsabilidade do Estado a destacar consiste no monitoramento e na mitigação de impactos gerais gerados sobre a sociedade e o meio-ambiente. A estratégia de implantação dos corredores e de sua governança demanda organizações superordenadas para coordenar e mobilizar as agências públicas. Além disso, o Estado pode assumir os investimentos públicos essenciais que não interessam ao setor privado; a contratação de investimentos privados; e a liderança da construção de uma visão de desenvolvimento. Deve, ainda, garantir a regulação do uso do solo, dos recursos naturais e dos bens públicos indispensáveis para o funcionamento do corredor.

Aspectos gerais da governança

Programas de corredores podem surgir de iniciativas de agências multilaterais, de acordos de coalizão público-privada, propostas por parte do setor privado (com foco eminente em negócios) e de organizações da própria sociedade. Seja qual for o iniciador, nenhuma governança de corredor pode prescindir de uma agência integradora do Estado, que terá por funções essenciais: i) ações de planejamento estratégico com mobilização e coordenação de agentes econômicos promovendo o corredor para investidores, agências governamentais e sociedade, além de propostas de ajustes regulatórios e de reforma da legislação; ii) ações de gestão como o apoio ao financiamento, a contratação de parcerias público-privadas e a capacitação de agentes; iii) ações de monitoramento de indicadores estratégicos e das cadeias de valor, além da gestão de riscos e o saneamento das falhas de desempenho; o ordenamento do uso do solo; e a gestão do impactos sociais e ambientais (YOSHINO, 2018; DE e IYENGAR, 2014; HOPE e COX, 2015; KUNAKA e CARRUTHERS, 2014; BYIERS *et al.*, 2016; SEQUEIRA *et al.*, 2014; GALVEZ NOGALES, 2014).

Desafios do financiamento

Na busca de soluções para contornar os limites de financiamento, as principais propostas têm considerado o uso de (ROWLEY, *op.cit.*; YOSHINO, *op. cit.*; HOPE e COX, *op.cit.*): i) financiamento *off-sheet* do orçamento, com recursos fiscais próprios assegurados por lei orçamentária ou por fundos fiscais vinculados; ii) fundos previdenciários públicos e disponibilização de bens dominicais; iii) captura de valor imobiliário urbano; títulos de dívida vinculados a infraestrutura; e iv) instituição de banco especial de infraestrutura ou empresa pública com capacidade de captação de recursos no mercado.

Uma proposta alternativa, externada por Yoshino (2018) e Rowley (2020), parte do princípio de que o investimento, ao ser condição básica para o crescimento, deveria se nutrir dos efeitos multiplicadores econômicos e fiscais gerados pelos projetos. Os autores propõem a criação de títulos especiais lastreados pela securitização dos efeitos dos multiplicadores fiscais. Os recursos arrecadados poderiam no mínimo cobrir garantias e empréstimos mezaninos nos projetos de infraestrutura. Os autores alertam de que não se trata de criar novos impostos, mas de aumentar a arrecadação dos existentes.

A experiência brasileira e sul-americana com corredores econômicos

Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento – ENID

Embora houvesse estudos de eixos de desenvolvimento ainda na década de 1960, foi na década de 1990 que a ideia de corredor econômico começou a prosperar, com base nos estudos da Companhia do Vale do Rio Doce (CVRD), que serviram de documento-base para o governo de Fernando Henrique Cardoso. Surgiu então a estratégia de articular o investimento em infraestruturas com o desenvolvimento territorial, tendo em vista a expansão de mercados nacionais e sua integração com cadeias internacionais de valor. Essa estratégia continha como prioridades (SILVA, 2013; HONÓRIO, 2013; TAVARES, 2016, NASSER, 2000): i) superar gargalos na infraestrutura para equilibrar o desenvolvimento regional e promover a distribuição da riqueza; ii) reforçar a atração de investimentos com abertura da economia ao mercado externo com aumento na competitividade; iii) fomentar a cooperação dentro do Mercosul; e iv) incentivar setores emergentes ou estratégicos.

Segundo Silva (2013), Tavares (2016), Vianna *et al.* (2006) e Honório (2013), os eixos seriam demarcados com base na malha multimodal de transportes de sistemas urbanos hierarquizados, identificando entre eles centros dinâmicos; e, por fim, com a alocação de ecossistemas. Cada eixo deveria produzir um portfólio de investimentos atrativo para o investimento privado e com efeitos estruturantes e multiplicadores em desenvolvimento social, em informação/conhecimento e em meio-ambiente.

Como resultado desse esforço, emergiu um portfólio de investimentos públicos e privados que contemplaria todas as regiões, contendo um projeto âncora e 57 projetos para cada eixo e área de influência. Esse portfólio deveria dinamizar as economias locais, mas também atender interesses do investimento privado (FREITAS, 2012; HONÓRIO, 2013). O Quadro 2 relaciona os eixos apresentados no estudo do Consórcio Brasileira de consultores:

Quadro 2: Eixos do ENID

- 1 – Eixo de Saída Norte para o Caribe/Rodovia BR 174;
- 2 – Eixo de Saída para o Atlântico – Hidrovias do Madeira e Amazonas;
- 3 – Eixo Araguaia – Tocantins/Ferrovia Norte-Sul e Ferrovia Carajás;
- 4 – Eixo Costeiro do Nordeste;
- 5 – Eixo do Rio São Francisco;
- 6 – Eixo Transnordestino;
- 7 – Eixo do Oeste;
- 8 – Eixo Centro-Leste;
- 9 – Eixo de São Paulo;
- 10 – Eixo Costeiro do Sul;
- 11 – Eixo da Franja de Fronteira;
- 12 – Eixo da Hidrovia do Paraguai/Paraná;

O resultado dos estudos foi apresentado e exposto em todas as capitais nacionais para análises e discussões, nas quais foram agregadas reivindicações e recomendações a sociedade e das lideranças locais. Os projetos foram, então, incluídos no Plano Plurianual de Investimentos (PPA) do período 2000/2003, dando origem também a um banco de dados georreferenciados (NASSER, 2000).

Apesar do sucesso enquanto processo de planejamento, essa estratégia foi criticada por Vianna *et al.* (2006), por falta de respeito a particularidades regionais e à autonomia dos estados; pela orientação preferencial para satisfazer demandas privadas visando a integração ao mercado globalizado; e por desconsiderar a redução das disparidades territoriais, dado que, apesar do discurso em defesa da desconcentração, os investimentos estavam centrados nas regiões com maior densidade econômica.

Mesmo que os projetos tenham sido integrados no PPA, a experiência dos Eixos acabou sendo um insucesso pela falta de implementação e por problemas na estrutura de gerenciamento, excessivamente centralizada. Há de se considerar igualmente que sua ocorrência aconteceu no final do mandato do Presidente Fernando Henrique Cardoso, produzindo uma falha de *timing*. O governo seguinte do Presidente Luiz Inácio Lula da Silva preferiu adotar um planejamento territorial focado na redução da pobreza, no desenvolvimento das áreas periféricas e na proteção ambiental (VIANNA *et al.*, 2006).

A Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA)

Com o lançamento da concepção dos Eixos de Desenvolvimento, o governo brasileiro propôs uma política semelhante para o subcontinente sul-americano, com apoio de entidades multilaterais (BID, CAF, FONPLATA). Os estudos da CVRD já tinham contemplado sua extensão para a América do Sul, prevendo cinturões de desenvolvimento, com aglomerados de projetos territorialmente distribuídos, apoiados por uma rede eficiente e moderna de infraestrutura como *backbone*, assim como de pacotes de projetos de investimento agroindustriais. Com base nessa estrutura espacial, os países envolvidos conseguiriam facilitar a integração de zonas de alto potencial produtivo, mas isoladas ou com seu potencial subutilizado, e enfrentar melhor a concorrência no comércio internacional e suas oscilações. Os corredores foram concebidos a partir de eixos logísticos multinacionais que concentravam fluxos de comércio ou possuíam potencial para tal. Nesses eixos, buscar-se-ia estabelecer um padrão mínimo comum de qualidade de infraestrutura, para apoiar as atividades produtivas específicas de cada eixo (COUTO, 2010; SILVA, 2013; COSTA E GONZALES, 2014). Resultaram desse esforço, dez eixos distribuídos por todos os países do subcontinente.

Além das infraestruturas, incluíram-se medidas regulatórias e institucionais que normatizariam o uso da infraestrutura na região, agrupadas nos chamados Processos Setoriais de Integração (PSI's) a saber: i) sistemas operativos de transporte multimodal, aéreo e de integração energética; ii) facilitação de passos de fronteira; iii) tecnologia da informação e comunicações e iv) instrumentos para o financiamento de projetos de integração;

Já adentrando o aspecto da governança, Tavares (2016), Silva (2013) e Honório (2013) ressaltam que a visão do Estado contida no IIRSA seguia o paradigma neoliberal, atendendo a princípios como: i) reposicionar a iniciativa privada ao papel antes ocupado pelo Estado; ii) integração regional para reforçar a competitividade no mercado internacional; iii) predominância dos investimentos privados nos projetos e na construção dos Eixos; e iv) desenvolvimento integrado

subjugado à lógica de competitividade internacional, se necessário com concentração em áreas mais produtivas.

Percebe-se, contudo, que o protagonismo brasileiro não impôs a construção de estruturas institucionais supranacionais centralizadas, preferindo-se o caminho da cooperação dialogada entre os Estados, apoiado quando muito por um órgão técnico (HONÓRIO, 2013; COUTO, 2010). Assim, a institucionalização inicial da iniciativa refletiu essa orientação paradigmática, constituindo-se dos seguintes organismos: Comitê de Direção Executiva (CDE), com representantes dos governos; Coordenações Nacionais (CN), com agentes de cada país; Comitê de Coordenação Técnica (CCT), com representantes do BID, CAF e FONPLATA para oferecer financiamento, assistência e apoio ao monitoramento e à avaliação dos projetos; e Grupos Técnicos Executivos (GTE's), com funcionários especialistas para analisar temas específicos. Assim, não se criariam novas instituições regionais, aproveitando-se os recursos humanos e financeiros de instituições já existentes, que procurariam estabelecer laços de cooperação e buscar a otimização de esforços e recursos.

Em uma primeira reunião em Brasília em 2000, com a presença dos doze presidentes sul-americanos e com apoio do BID, CAF e FONPLATA, foi validada a visão estratégica dos eixos de desenvolvimento, e os chefes de governo asseguraram seu compromisso. Em 2004 foi celebrada a Primeira Agenda de Implementação Consensuada (AIC), contendo a primeira carteira de projetos prioritários com alto impacto de integração regional. Nesse momento, iniciou-se a discussão de um sistema financeiro, a ser composto por uma Autoridade Sul-americana de Infraestrutura (agente fiduciário) e por um Fundo Solidário de Garantias (*ibid.*).

Entretanto, a partir desse momento, os rumos mudaram. Com a criação da UNASUL, o foco da IIRSA foi alterado para priorizar as necessidades de cada nação, reduzindo-se o esforço de integração competitiva da região no mercado global. Passaram a ser prioritárias políticas de crescimento sustentável que garantissem melhoria do nível de vida das populações, além de reduzir as assimetrias de desenvolvimento entre os países, conforme a Declaração de Cuzco. Assim, a IIRSA foi reestruturada como fórum técnico de integração física do Continente. No seio da UNASUL, foram instituídos vários conselhos temáticos, entre eles o Conselho Sul-americano de Infraestrutura e Planejamento (COSIPLAN), que funcionaria como órgão de coordenação e articulação de programas e projetos de integração da infraestrutura regional dos países. Ao mesmo tempo, reforçou-se o papel dos Comitês Nacionais. Ficou retraído, também, o papel das entidades multilaterais, que deveriam se limitar em apoiar os estudos (*ibid.*).

Veio à luz, então, um novo plano: o Plano de Ação Estratégica 2012-2022 (PAE), detalhado em uma Agenda de Projetos Prioritários de Integração (API). Em contraste com a AIC de 2004, o programa ampliou consideravelmente o número de projetos (de 31, no valor de 13,6 bilhões de dólares, para 524, no valor de 96 bilhões de dólares), com preponderância de operações de caráter binacional e transnacional, havendo menor preocupação com a integração regional (COSTA E GONZALES, 2014). Entretanto, a base de financiamento do programa continuou indefinida, predominando o financiamento público e reduzindo-se o papel da participação da iniciativa privada nos investimentos (*ibid.*). Porém, mesmo com obras em andamento, as mudanças institucionais e a redução da participação brasileira levaram ao enfraquecimento do protagonismo da IIRSA e dos eixos enquanto estratégia de desenvolvimento coordenado.

Análise dos resultados dos ENID's e da IIRSA

Ambos os programas foram descontinuados. Na base desse desfecho encontra-se um embate entre duas visões para os eixos e para a própria integração subcontinental: a primeira, de mercado, voltada para integração competitiva no mercado internacional e nas respectivas cadeias de valor, integração essa que requereria, a rigor, forte poder supranacional na institucionalização, tais como recomendado na literatura analisada, e que foi inicialmente de fato exercido pelas entidades multilaterais. Já a segunda foca prioritariamente interesses regionais e sociais e reforça a posição da soberania dos países-membros. A estratégia de integração competitiva não estaria, pois, priorizando esses interesses. Além disso, os projetos, quando implantados, já estariam provocando danos ambientais consideráveis.

Esse conflito de orientação produziu, então, o desmanche da estratégia e de seu sistema de governança. No que tange a esse desmanche, os seguintes fatores foram identificados por Tavares (2016), Silva (2013), Costa e Gonzales (2014), Couto (2010,) e Honório (2013): no planejamento estratégico faltou clareza de objetivos da integração, agravada pela pouca harmonização regulatória, além de carência de uma visão objetiva e sistêmica do processo de integração; e no sistema de

governança não se conseguiu instituir uma organização com poder supranacional (faltou uma liderança regional), levando a um baixo comprometimento dos países, à lentidão na negociação e execução dos projetos e ao pouco avanço em parcerias público-privadas, apesar do aumento considerável de investimentos privados propostos.

No caso do IIRSA, faltaram ainda estratégias para assegurar recursos financeiros e adequada mitigação de riscos; a implantação da Autoridade Sul-Americana de Infraestrutura e de um fundo solidário de garantias; e o aumento da capacidade de endividamento dos países. O (FREITAS, 2012; HONÓRIO, 2013). O fato é que efeitos de crescimento não foram atingidos, e que a crise econômica, contra a qual não houve preparo suficiente, enfraqueceu o continente frente aos agentes internacionais (avanço da China). Guinadas políticas conservadoras levaram ao desfazimento da UNASUL, e a COSIPLAN deixou de funcionar em 2019 (VIRGA E MARQUES, 2020).

Discussão: potenciais e aspectos críticos dos corredores econômicos

Avaliação geral

A necessidade de buscar alternativas de financiamento de infraestrutura viária por meio de integração entre investimentos em infraestrutura e desenvolvimento territorial levou à discussão do conceito de corredores e de seu alcance. Visando, então, avaliar o conceito e a experiência de implantação dos corredores, foi lançada na Introdução deste artigo uma série de questões que resultaram da aplicação da abordagem de Causalidade Circular Cumulativa, que servem de base da análise na presente seção.

- a) *Quanto à concepção, os corredores econômicos são capazes de cobrir as necessidades de várias regiões, despertar e mobilizar os potenciais regionais e gerar oportunidades ampliadas de investimento?* Os corredores partem da ideia de conectar polos por meio de um conjunto de rotas. Não se trata apenas de conexão física, mas também de articular agentes econômicos, imprescindível para o desenvolvimento de mercados, tanto no lado da demanda, quanto da oferta. Os corredores teriam como elemento central de recorte espacial pontos de destino final (polos urbanos e terminais de exportação) e incluiriam projetos de grande impacto (projetos-âncora) em termos de transformação social e econômica. Seu desenho incluiria estruturas e procedimentos institucionais adequados. Ou seja, em princípio, a ideia dos corredores atende ao proposto nos programas territoriais. Ela foi aplicada na concepção, tanto dos ENID's quando da IIRSA, com alguma acentuação na preservação ambiental e na superação dos problemas sociais.
- b) *Que efeitos econômicos de crescimento, que aumento do fluxo e que efeitos multiplicadores fiscais foram produzidos?* A literatura é ainda muito pouco conclusiva quanto aos resultados, preferindo apenas declarar os benefícios esperados, como listados na seção 2.3. No plano quantitativo, os dados sobre crescimento são díspares, indo de valores pouco a medianamente significativos. Efeitos fiscais não são avaliados na literatura estudada. Nessa subseção foram, contudo, apontados problemas ambientais e sociais e mesmo de soberania econômica nacional que colocam seriamente em causa as conquistas dos corredores.
- c) *Que mudanças na orientação das políticas públicas e na relação entre os agentes foram produzidas pelos projetos de corredores econômicos?* Segundo a literatura internacional, a presença dos diversos atores na concepção e na gestão dos corredores varia ao longo da concepção, implantação e operação de cada projeto. De fato, a coordenação dos interesses dos diversos agentes constitui um dos maiores desafios, e é difícil encontrar um fórum único que consiga contemplar os diversos agentes críticos ao longo de todas as fases do projeto, especialmente amplos estratos da sociedade até agora os mais excluídos. A gestão de coalizões apresentou-se como um fator crítico, até antes do lançamento do programa, sendo que a improvisação nesse campo pode levar ao ocaso do programa. Ademais, verificam-se constantemente descontinuidades administrativas que aportam riscos para os programas. Tais problemas então levam a diferentes falhas de condução estratégica enumeradas em 2.4.
- d) *Que modificações podem ser observadas no papel estratégico do Estado e nas suas relações com o setor privado?* A concepção inicial de corredores econômicos correspondeu aos parâmetros de uma política neoliberal de contenção do Estado e de integração competitiva de economias regionais em cadeias internacionais de valor,

processo a ser governado por uma coordenação centralizada, tanto nacional quanto internacional (no caso de corredores que atravessassem fronteiras nacionais). Entretanto, essa mesma abordagem parte do princípio da centralidade do Estado, especialmente na implantação de projetos essenciais de infraestrutura, críticos para o sucesso do programa, mas que extrapolam o interesse e a capacidade de investimento do setor privado. O papel do Estado também foi reconhecido no que tange o planejamento estratégico, a coordenação de interesses, a mitigação de impactos sociais e ambientais e, por fim, o exercício necessário do poder de polícia.

- e) *No que tange a governança dos projetos, quais aspectos revelam-se críticos para manter a continuidade do programa e o compromisso dos agentes públicos e privados? A governança é considerada como fator crítico de sucesso. Pontos essenciais são: o respeito aos contratos; a melhoria dos processos logísticos e das infraestruturas correspondentes; a financiabilidade dos investimentos; a coordenação dos agentes públicos e privados; e o fortalecimento da cooperação inter-regional e supranacional. Mas a realidade das duas iniciativas mostrou um panorama diverso ao desejado, observando-se disputas entre corredores regionais, nacionais e internacionais; a falta de empenho na implantação; a permanência do excesso de burocracia; a má gestão das informações; e a continuidade da ineficiência dos processos logísticos, por causa do pouco empenho na manutenção das infraestruturas.*
- f) *Que inovações no campo do financiamento dos investimentos foram introduzidos no mercado de capitais e no financiamento público? Partindo do esquema padrão das parcerias público-privadas, a experiência internacional relata a prevalência do investimento público, cada vez mais sufocado pelas graves restrições fiscais. Saídas propostas para essa situação foram listadas em 2.7. Entretanto, elas não tratam da apropriação de efeitos multiplicadores econômicos e fiscais a serem produzidos pelos corredores, e sim da canalização de recursos já existentes. Nesse sentido, a proposta de Yoshino *et al.*, *op.cit.* lança a hipótese de usar diretamente essa apropriação por meio de sua capitalização em títulos inovadores de dívida.*

Avaliação das experiências dos ENID's e da IIRSA

Tanto os ENID's quando a IIRSA foram concebidos seguindo os princípios dos corredores econômicos. Entretanto, a falta ou a fraca implementação dos programas impediu a realização de algum resultado a ser avaliado em termos de ganhos econômicos.

No caso dos ENID's, a proposta foi prejudicada desde início por problemas na estrutura de gerenciamento, excessivamente centralizada. Ocorreu ainda a adversidade do *timing* político (lançamento no final do mandato presidencial), o que facilitou a descontinuidade política, em virtude da mudança do foco da política territorial pelo governo sucessor. Já no caso da IIRSA, houve um esforço considerável no desenvolvimento da metodologia e na capacitação de funcionários governamentais; e, inicialmente, uma convergência dos doze governos nacionais pôde ser construída. Mas em ambos os casos, a falta de um esforço de combinar o projeto econômico com a solução dos problemas sociais produziu um conflito de orientação que apressou a descontinuidade.

Além da falta de metas claras, não se conseguiu constituir uma organização institucional coordenadora com devido poder de liderança, produzindo-se baixo comprometimento das outras instâncias da administração e governos estaduais e municipais (no caso da IIRSA, dos governos nacionais). Ficaram assim prejudicados os avanços na harmonização regulatória, na celebração de parcerias público-privadas e na implantação de estratégias de financiamento.

Lições para o aperfeiçoamento da abordagem de corredores

Observou-se, especialmente no que tange às experiências interrompidas dos ENID's e da IIRSA, que subjaz à concepção dos corredores um embate entre duas visões: uma que visa o crescimento econômico por meio da integração competitiva de territórios, articulados por uma rede de infraestruturas e por medidas de agilização dos processos logísticos e regulatórios. E outra, que prefere o combate frontal à pobreza e às desvantagens econômicas de regiões periféricas. Esse embate refletiu-se em um choque na estrutura de governança, onde a primeira visão ensejava uma maior centralização nacional ou mesmo supranacional do comando; e a segunda, o respeito à

autonomia dos territórios. Além disso, segundo a primeira visão, o Estado é facilitador do investimento privado; na segunda, ele passa a ser o líder absoluto.

Considerando os méritos das duas posições, há de se reconhecer que a primeira visão leva a conflitos políticos que ensejam a descontinuidades; e que a segunda não é capaz de produzir crescimento e subsequentes efeitos fiscais suficientes que se possam financiar os projetos. Nesse embate, tem vencido uma orientação conservadora que coloca o controle fiscal como princípio absoluto da política econômica, a custo de cortes orçamentários para despesas e investimentos essenciais para o crescimento.

Sob o ponto de vista da busca de uma solução para o financiamento dos investimentos necessários em infraestrutura, há de se resgatar, entretanto, a proposição dos corredores econômicos. Esses teriam de ser concebidos e governados segundo os seguintes princípios: i) desenvolvimento e adoção de uma abordagem de planejamento participativo com ênfase nos corredores econômicos e nos polos regionais; ii) garantia de produção de *spillovers* e fluxos logísticos; iii) financiamento público fiscalmente sustentável de investimentos sem perspectiva de rentabilidade e/ou premissas de risco, pela apropriação dos efeitos multiplicadores fiscais; iv) aumento da renda da população, com priorização do apoio às pequenas e médias empresas; v) governança compartilhada com aceitação e compromisso entre agentes públicos e privados; vi) afirmação da parceria com setor privado de acordo com sua capacidade e excelência; e vii) busca a implementação de inovações na técnica de planejamento, na governança, na gestão de dados, na contratação e no financiamento.

Conclusões

Neste artigo foi analisada a concepção de corredores econômicos como estratégia de amadurecer a economia de infraestruturas de transporte, visando contribuir para seu financiamento. Passando pela conceituação dos corredores e por suas ocorrências no mundo, foram descritos seus processos de concepção, governança e financiamento. Em seguida, as experiências dos ENID's e da IIRSA foram descritas, e sua descontinuidade explicada.

Em princípio, a inserção de projetos de investimentos de grande vulto em transportes em programas de corredores é em tese coerente com a proposta de financiá-los por meio de captura de efeitos multiplicadores econômicos e fiscais. A implementação desses corredores, contudo, apresenta desafios a superar.

Primeiramente, os corredores têm de se pautar pelo atendimento das necessidades de crescimento regional, articulando investimentos em infraestrutura e na produção. Entretanto, o crescimento precisa ser inclusivo para reduzir conflitos e potencializar mais ainda os efeitos pela geração de renda que, em última análise, proverá os efeitos multiplicadores econômicos fiscais.

Em segundo lugar, confirma-se a importância central do Estado enquanto estruturador estratégico, árbitro e articulador de interesses de agentes críticos e financiador de último recurso dos investimentos, especialmente daqueles com rentabilidade arriscada. Essa centralidade não significa a diminuição da importância do setor privado, eis que a presença dele continua sendo vital, não apenas no aporte de recursos financeiros, mas também e, sobretudo, no aporte de know-how e construção de mercados.

Em terceiro, o planejamento e a modelagem dos corredores têm de partir de potenciais locais regionais, mas também considerar o atendimento das necessidades locais e a inserção da população no processo de agregação de valor. Sublinha-se, aqui, a importância do empreendedorismo popular como eixo fundamental para a geração de renda, a transformação social e a harmonização com os objetivos do corredor.

Em quarto, para fins de assegurar uma governança sólida, a coordenação nacional e, eventualmente, supranacional resta necessária; porém há de se inovar e melhorar os processos participativos e de tomada de decisão, especialmente na estruturação dos corredores. Para tal fim, os corredores podem partir de propostas centrais ou descentralizadas (regionais e locais), até por parte da iniciativa privada, por meio de manifestação de interesse. Tal cooperação na geração de propostas deve ser usada para reforçar o compromisso dos agentes envolvidos.

Em quinto, no que se refere ao financiamento, a grande inovação a ser introduzida aqui é a contabilização de efeitos multiplicadores econômicos e fiscais ao longo das cadeias mobilizadas pelos projetos componentes do programa e sua apropriação para fins de financiamento direto ou complementar dos investimentos públicos ou de despesas financeiras derivadas (por ex. garantias) ou administrativas (por ex. estudos, planejamento e processo de licitação e gestão de contratos).

Ademais, a respectiva captura terá de ser garantida para que seja inserida no fluxo de financiamento dos investimentos, eventualmente capitalizada em novos tipos de títulos de dívida. Para tal, há de se desenvolver um novo tipo de concessão de bens dominicais vinculados à produção de efeitos multiplicadores (concessão de desempenho econômico).

Referências

ABDIB - Associação Brasileira da Infraestrutura e Indústrias de Base; EY - Ernst & Young Assessoria Empresarial Ltda. (2019): Barômetro da Infraestrutura Brasileira Percepção dos agentes do setor sobre o cenário atual e perspectivas futuras. < https://www.abdib.org.br/wp-content/uploads/2019/05/Barometro_Infraestrutura_versao_final.pdf >.

AGRAWAL, R.. **Review of Infrastructure Development and Its Financing in India**. Paradigm 24(1) 109–126, 2020. DOI: 10.1177/0971890720914096.

ASIAN DEVELOPMENT BANK. **Economic corridor development for inclusive Asian regional integration: modeling approach to economic corridors**. Mandaluyong City, Philippines: Asian Development Bank, 2014. <<https://www.adb.org/publications/economic-corridor-development-inclusive-asian-regional-integration-modeling-approach>>.

ATHUKORALA, P.; NARAYANAN, S. **Economic corridors and regional development: The Malaysian experience**. World Development, Volume 106, 2018. <https://doi.org/10.1016/j.worlddev.2018.01.009>.

BYIERS, B. BIZZOTTO M.,P., ENGEL, P. **Agricultural growth corridors: Mapping potential research gaps on impact, implementation, and institutions**. Rome: CGIAR, 2016. <<https://ecdpm.org/publications/agricultural-growth-corridors/>>.

CAN X, DEMING Y., HAO Y., SHIYAO Y. (2021) **20 years of economic corridors development: a bibliometric analysis**, Journal of Applied Economics, 24:1, 173-192. DOI: 10.1080/15140326.2021.1880246.

CAO, M. ALON, I. **Intellectual Structure of the Belt and Road Initiative Research: A Scientometric Analysis and Suggestions for a Future Research Agenda**. Sustainability 2020, 12(17), 6901. <https://doi.org/10.3390/su121769>.

CNT – Confederação Nacional do Transporte. **O transporte move o Brasil: resumo das propostas da CNT ao país**. Brasília: 2019. <http://cms.cnt.org.br/Imagens%20CNT/PDFs%20CNT/Propostas%20aos%20Candidatos/Documento_final_integra.pdf>.

COSTA, C. E. L.; GONZALEZ, M. J. F. **Infraestrutura e Integração Regional: A Experiência da IIRSA na América do Sul**. Boletim de Economia e Política Internacional - BEPI n. 18. Set.-Dez. 2014. Brasília: IPEA, 2014. <http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/4035/1/BEPI_n18.pdf >.

COUTO, A. B. **O desenvolvimento geográfico desigual e a iniciativa de integração de infraestrutura da América do Sul (IIRSA) 2000-2010**. Dissertação de Mestrado. Rio de Janeiro: Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, 2010. <https://www.maxwell.vrac.puc-rio.br/18112/18112_1.PDF>.

DE, P; IYENGAR, K. **Developing economic corridors in South Asia**. Mandaluyong City, Philippines: Asian Development Bank, 2014. <<https://www.adb.org/sites/default/files/publication/162073/developing-economic-corridors.pdf>>.

DOSSANI, R. **Promoting the Sustainable Development of Transport and Economic Corridors Under the Belt and Road Initiative**. UNDP-CH-BRI 2017 Scoping Paper 3 UNDP e China International Center for Economic Exchange. - CCIEE.

- <[https://www.undp.org/content/dam/china/docs/Publications/UNDP-CH-BRI%202017 Scoping%20Paper%203%EF%BC%88Final%EF%BC%89.pdf](https://www.undp.org/content/dam/china/docs/Publications/UNDP-CH-BRI%202017%20Scoping%20Paper%203%EF%BC%88Final%EF%BC%89.pdf)>.
- FAY, M.; MARTIMORT, D.; STRAUB, S. **Funding and financing infrastructure: The joint use of public and private finance** *Journal of Development Economics* 150 (2021) 102629. <https://doi.org/10.1016/j.jdeveco.2021.102629>.
- FERNANDO, S., JHA, P. **Exploring the Impacts of Economic Corridors on South Asian Countries.** *India Quarterly* 77(3) 404–423, 2021. <https://doi.org/10.1177/09749284211027145>.
- FIORAVANTI, R; LEMBO, C.; DEEP A. **Filling the infrastructure investment gap. The role of Project Preparation Facilities: an overview of MDBs and the Inter-American Development Bank approach.** Discussion Paper n° IDB-DP-00603. 2019. <<https://publications.iadb.org/pt/node/18754>>.
- FREITAS, W. D.. **O planejamento regional brasileiro no fim século XX: os eixos nacionais de integração e desenvolvimento.** *Revista Territorial - Goiás*, v.1, n.1, p.47-72, jul./dez. 2012. <<https://www.revista.ueg.br/index.php/territorial/article/view/1142/517>>.
- GÁLVEZ N. E. **Making economic corridors work for the agricultural sector.** *Agribusiness and Food Industries Series No. 4.* FAO, Rome, 2014. <<https://agris.fao.org/agris-search/search.do?recordID=XF2017000021>>.
- HONÓRIO, K. S. **O significado da Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-americana (IIRSA) no regionalismo sul-americano (2000-2012): um estudo sobre a iniciativa e a participação do Brasil.** Dissertação de Mestrado. São Paulo: UNESP/UNICAMP/PUC-SP, 2013. <<https://repositorio.unesp.br/handle/11449/128074>>.
- HOPE, A.; COX, J. **Development Corridors.** Coffey International Development December 2015. <https://assets.publishing.service.gov.uk/media/57a08995e5274a31e00016a/Topic_Guide_Development_Corridors.pdf>.
- KENDERDINE, T.; BUCSKY, P. **Middle Corridor-Policy Development and Trade Potential of the Trans-Caspian International Transport Rout.** ADB Economics Working Paper Series 1268. Tokyo: Asian Development Bank Institute, 2021. <<https://www.adb.org/publications/middle-corridor-policy-development-trade-potential>>.
- KUMAR, DR. (2014). **Industrial Corridors and Policy Imperatives for Their Success.** *IOSR Journal of Business and Management*. 16. 44-51. DOI:10.9790/487X-16614451.
- KUMARI, A.; SHARMA, A. K.. **Infrastructure financing and development: A bibliometric review.** *International Journal of Critical Infrastructure Protection* 16 (2017) 49 – 65. <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S1874548215300317>
- [KUNAKA, C.](#); [CARRUTHERS, R.](#) **Trade and Transport Corridor Management Toolkit.** The World Bank, 2014. <<https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/18241>>.
- MALHOTRA, T.; SINGHAL, S. **Asia Africa Growth Corridor. Partnership for Sustainable and Innovative Development.** A Vision Document. RIS Publication Unit, 2017. <<https://www.eria.org/Asia-Africa-Growth-Corridor-Document.pdf>>.
- MULENGA, G. **Developing Economic Corridors In Africa Rationale for the Participation of the African Development Bank NEPAD,** Regional Integration and Trade Department - No. 1. April 2013. <https://www.afdb.org/fileadmin/uploads/afdb/Documents/Publications/Regional_Integration_Brief_-Developing_Economic_Corridors_in_Africa_-_Rationale_for_the_Participation_of_the_AfDB.pdf>.

- MUÑOZ, L.; VARGAS, S. C. (Ed.). **Economic Corridors in Asia: Paradigm of Integration?** Departamento de Publicaciones Universidad Externado de Colombia, 2020. <<https://publicaciones.uexternado.edu.co/gpd-economic-corridors-in-asia-paradigm-of-integration-9789587903812.html>>.
- MYRDAL, G. **Asian Drama – An Inquiry into the Poverty of Nations**, Vol. III. New York: Pantheon, 1968.
- NASSER, B. **Economia Regional, Desigualdade Regional no Brasil e o Estudo dos Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento**. Revista do BNDES, Rio de Janeiro, V. 7, N. 14, P. 145-178, dez. 2000. <<https://web.bndes.gov.br/bib/jspui/handle/1408/11854>>.
- ROWLEY, A. H. **Foundations of the Future. The Global Battle for Infrastructure**. World Scientific, 2020. <https://doi.org/10.1142/11765>.
- SCHIAVON, T. **A Estrada de Ferro Noroeste do Brasil e as Paisagens Industriais do Oeste do Estado de São Paulo como símbolos do Patrimônio da Mobilidade no Brasil**. XVII ENANPUR. São Paulo, 2017. <https://www.academia.edu/29264510/A_ESTRADA_DE_FERRO_NOROESTE_DO_BRASIL>.
- SEQUEIRA, S.; HARTMANN, O.; KUNAKA, C. 2014. **Reviving Trade Routes: Evidence from the Maputo Corridor**. Sub-Saharan Africa Transport Policy Program (SSATP) Discussion Paper no. 14. Washington: World Bank, 2014. <<https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/21571>>.
- SERRAJ, R.; BYERS, B.; ENGEL, P.; MOLINA, P. BIZZOTTO; R. F.; SAYER, J. **Agricultural Growth Corridors and Agricultural Transformation in Africa: research needs for impact, implementation, and institutions**. Independent Science and Partnership Council (ISPC) and the European Center for Development Policy Management, 2015. <<https://www.fao.org/3/bp142e/bp142e.pdf>>.
- SILVA, M. C.. **Os Eixos de Integração e Desenvolvimento da IIRSA: uma Análise de Regionalização**. Monografia de Conclusão de Curso. Departamento de Geografia. Brasília: Universidade de Brasília, 2013. <https://bdm.unb.br/bitstream/10483/7101/1/2013_MarciaCristofioSilva.pdf>.
- SRINIVASU, B.; RAO, P. S. **Infrastructure Development and Economic Growth: Prospects and Perspective**. Journal of Business Management & Social Sciences Research Volume 2, No.1, January 2013. <https://www.academia.edu/24400230/Infrastructure_Development_and_Economic_growth_Prospects_and_Perspective>.
- TAVARES, J. C.. **Eixos: novo paradigma do planejamento regional? Os eixos de infraestrutura nos PPA's nacionais, na IIRSA e na macrometrópole paulista**. Cad. Metrop., São Paulo, v. 18, n. 37, pp. 671-695, set/dez 2016. <http://dx.doi.org/10.1590/2236-9996.2016-3703>.
- VIANNA, P. J. R.; LÓCIO, A. B.; SALES, R. S. **Os Eixos de Integração Nacional e a Integração Regional da Infraestrutura Sul-Americana**. Manuscrito, 2006. <<http://www.econometrix.com.br/pdf/os-eixos-de-integracao-nacional-e-a-integracao-regional-da-infra-estrutura-sul-americana.pdf>>.
- VIRGA, T.; MARQUES, T. C. A. (2020). **A Integração Física Sul-Americana no Período Recente (2000–2020): Situação, Continuidade, Inflexão e Reversão**. Revista Tempo do Mundo, (23), 149-180, 2020. <https://doi.org/10.38116/rtm23art6>.
- WALTER, I. (ED.), **The Infrastructure Finance Challenge**. Cambridge, UK: Open Book Publishers, 2016. <http://dx.doi.org/10.11647/OBP.0106>.
- YOSHINO, N.; HELBLE, M.; ABIDHADJAEV, U. **Financing Infrastructure in Asia and the Pacific Capturing Impacts and New Sources**. Tokyo: Asian Development Bank Institute, 2018.

<<https://www.adb.org/publications/financing-infrastructure-asia-capturing-impacts-and-new-sources-development-trade-potential>>.



Esta obra está licenciada com uma Licença Creative Commons Atribuição 4.0 Internacional.