

**UNIVERSIDADE ESTADUAL DE MATO GROSSO DO SUL
UNIDADE UNIVERSITÁRIA DE JARDIM
CURSO DE LICENCIATURA EM GEOGRAFIA**

JEFFERSON MACIEL DOS SANTOS

A ROTA BIOCEÂNICA E A CIDADE DE PORTO MURTINHO

JARDIM/MS
2017

JEFFERSON MACIEL DOS SANTOS

A ROTA BIOCEÂNICA E A CIDADE DE PORTO MURTINHO

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado à coordenação do Curso de Geografia da Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul, unidade universitária de Jardim, como pré-requisito para obtenção do grau de Licenciado em Geografia, sob a orientação da Prof^a Dra. Walesca Souza Carvalho Santana.

JARDIM/MS
2017

Ficha catalográfica elaborada pela Biblioteca Central - UFMS

388.3221	Santos, Jefferson Maciel dos
O48a	A ROTA BIOCEÂNICA E A CIDADE DE PORTO MURTINHO/Jefferson Maciel dos Santos. Jardim: UEMS, 2017. 50 f, 30 cm Trabalho de Conclusão de Curso – Geografia – Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul, 017 Orientadora: Prof. ^a Dr. ^a Walesca Souza Carvalho Santana

TERMO DE APROVAÇÃO

JEFFERSON MACIEL DOS SANTOS

A ROTA BIOCEÂNICA E A CIDADE DE POTO MURTINHO

Trabalho de Conclusão de Curso aprovado como requisito parcial para obtenção do grau de Licenciado em Geografia, da Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul, pela seguinte Banca Examinadora:

Orientador: Prof^ª Dr^ª Walesca Souza Carvalho Santana.

**Professor do Curso de Geografia, UEMS – Jardim
Examinador 1: Prof.**

**Professor do Curso de Geografia, UEMS – Jardim
Examinador 2: Prof.**

**Professor do Curso de Geografia, UEMS – Jardim
Examinador 3: Prof**

DEDICATÓRIA

Dedico este trabalho de conclusão de Curso:
a Deus;
À minha esposa Lucimara Cristina Soares Herter;
Aos meus filhos Cristhian Herter dos Santos e Leandro Herter dos Santos.
Aos meus pais: Tito Maciel dos Santos e Benita Mercedes Lovera dos Santos (ambos in memoriam)

AGRADECIMENTOS

Agradeço aos meus professores Mestres e Doutores que não pouparam seus esforços e tempo para transmitir à turma de Geografia 2011/202014 conhecimentos e saberes ímpares, os quais contribuíram, ao longo desses quatro anos, para que pudéssemos adquirir percepção do mundo e de valores que levaremos conosco.

Aos colegas de curso, que no final dessa jornada acadêmica posso chamá-los de amigos. Por tudo o que passamos: alegrias, as risadas, as viagens, as brincadeiras nos intervalos, as tristezas, enfim, as emoções que nos fizeram mais fortes durante os percalços da vida.

À Professora-Doutora Walesca Souza Carvalho Santana, que mesmo sabendo da minha dificuldade, não desistiu de mim. Não tive a oportunidade de tê-la como professora durante esses quatro anos, porém, pelo pouco contato que tivemos percebi o seu profissionalismo e a sua dedicação ao trabalho. Espero que Deus me capacite para que no futuro possa galgar uma pós-graduação e tê-la como orientadora, desde o início dos trabalhos.

Não posso deixar de citar um amigo, que nos deixou muito jovem ainda, um rapaz tão cheio de alegria que contagiava a todos, com um sorriso inocente, seu jeito simples, no entanto de coração enorme. O irmão/amigo Roberto Dias, o nosso cowboy, que sempre estará nos nossos corações.

EPIGRAFE

“Olhai as aves do céu: não semeiam nem ceifam, nem recolhem nos celeiros e Vosso Pai Celeste os alimentam. Não valeis muito mais que elas?”MT6,26.

RESUMO

Este Trabalho de Conclusão de Curso denominado “A Rota Bioceânica e a Cidade de Porto Murtinho” pondera a nova etapa da política externa brasileira, em particular os desafios no seu projeto de integração sul-americana e de projeção econômica e política para o litoral pacífico. O objetivo proposto de identificar a realidade nas fronteiras do Brasil-Paraguai como ponto de referência para a construção da ponte Bioceânica foram alcançados. Caracterizou-se a situação das estradas no estado de Mato Grosso do Sul. Identificou-se os atores que compõem o contexto das comunicações na região de fronteira. A metodologia empregada foi a pesquisa literária bibliográfica em autores que têm conhecimento do assunto e visitas realizadas pelo autor à pessoas residentes no Município de Porto Murtinho. A escolha do tema que foi a construção da ponte Bioceânica que ligue Porto Murtinho, MS à cidade de Carmelo Peralta, no Paraguai, foi justificada. Pela importância da mesma (ponte Bioceânica) ao Brasil, Paraguai e aos outros países da América do Sul. Transformando-se em via de acesso e distribuição de riquezas de todos os países do continente sulamericano. O autor alcançou com esse trabalho de pesquisa literária bibliográfica o objetivo que desejava. Destacou o interesse dos países elencados na construção da ponte Bioceânica. Que foi feito com o início das movimentações dos dois países em direção à construção. Da mobilização de Brasil e Paraguai para a viabilização dessa ponte Bioceânica. Os resultados alcançados estão dentro das expectativas do autor. Conclui-se que a tão almejada união dos portos do norte do Chile com os demais países da América do Sul deverá estar finalizada porque, Brasil e Paraguai encontram-se envolvidos na viabilização da tão esperada ponte Bioceânica.

Palavras - chave: Brasil; Fronteira; América do Sul; Bioceânica

ABSTRACT

This Course Conclusion Paper entitled "The Bioceanic Route and the City of Porto Murtinho" considers the new stage of Brazilian foreign policy, in particular the challenges in its South American integration project and economic and political projection for the Pacific coast. The proposed goal of identifying the reality on the borders of Brazil-Paraguay as a reference point for the construction of the Bioceanic bridge was reached. The situation of the roads in the state of Mato Grosso do Sul was characterized. The actors that make up the communications context in the border region were identified. The methodology used was bibliographic literary research in authors who have knowledge of the subject and visits made by the author to people living in the Municipality of Porto Murtinho. The choice of theme that was the construction of the Bioceanic bridge linking Porto Murtinho, MS to the city of Carmelo Peralta in Paraguay, was justified. For its importance (Bioceanic bridge) to Brazil, Paraguay and the other countries of South America. Becoming a way of access and distribution of wealth of all the countries of the South American continent. The author achieved this objective of literary research with the objective he wanted. He highlighted the interest of the countries listed in the construction of the Bioceanic bridge. That was done with the beginning of the movements of the two countries towards the construction. From the mobilization of Brazil and Paraguay for the feasibility of this Bioceanic bridge. The results achieved are within the author's expectations. It is concluded that the long-sought union of the ports of northern Chile with the other countries of South America should be completed because Brazil and Paraguay are involved in the feasibility of the long-awaited Bioceanic bridge.

Keywords: Brazil; Border; South America; Bioceanic

LISTA DE FIGURAS

FIGURA1. Vista aérea do local onde Paraguay e Brasil pretendem construir a ponte Bioceânica.....	21
FIGURA 2. Eixos de Integração do IIRSA.....	23
FIGURA 3. .AIC (Agenda de Implementação Consensuada)2005 – 2010. Distribuição por Modalidade de Transporte.....	27
FIGURA 4. Mapa dos Eixos.....	31
FIGURA 5 . Mapa de Porto Murtinho.....	38
FIGURA 6. Barco Hotel Hannah.....	43
FIGURA 7 . A Gruta de N. Sr ^a	44
FIGURA 8. Cuia e Bomba.....	44
FIGURA 9. MARIA FUMAÇA – Turístico – Da época áurea da extração do Tanino.....	45

LISTA DE TABELAS

1. IIRSA: Dados Básicos dos Eixos de Integração e Desenvolvimento.....29

LISTA DE SIGLAS

AIC – Agenda de Implementação Consensuada;

ALCA – Área de Livre Comércio das Américas;

CAF - Corporação Andina e Fomento;

COSIPLAN – Conselho de Infraestrutura e Planejamento;

DNIT - Departamento Nacional de Infraestrutura e Transportes/

EID - Eixos de Integração e Desenvolvimento;

EUA - Estados Unidos da América;

FONPLATA - Fundo de Financiamento para o desenvolvimento da Bacia do Plata;

IBAMA - Instituto brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais;

IIRSA - Iniciativa de Integração Regional Sulamericana;

PAE - Plano de Ação e Estratégia;

PDECO – Plano Estratégico de Desenvolvimento do Centroeste;

PDR - Política de Desenvolvimento Regional;

PM - Porto Murinho;

TPP – Parceria Trans-pacífico;

ZICOSUL – Zona de Integração do Centroeste da América do Sul.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	14
1. SUBSÍDIOS PARA O ENTENDIMENTO DO QUE É TERRITÓRIO, TERRITORIALIDADE E FRONTEIRA.....	17
2. PLANO DE DESENVOLVIMENTO DO ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL.....	20
2.1 OS CORREDORES BIOCEÂNICOS.....	24
2.2 INTERCONEXÃO VIÁRIA BIOCEÂNICA.....	26
2.2.1 AGENDA DE DISTRIBUIÇÃO CONSENSUÁRIA – 2005 – 2010.....	27
2.3 EIXOS DE INTEGRAÇÃO E DESENVOLVIMENTO	27
2.3.1 A IIRSA.....	30
2.4 A ABERTURA PARA O PACÍFICO	31
2.5 O PROJETO BRASILEIRO.....	34
3. HISTÓRIA DE PORTO MURTINHO.....	36
3.1 A TRAJETÓRIA DE PORTO MURTINHO.....	38
3.2 O TURISMO EM PORTO MURTINHO.....	42
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	47
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	49

INTRODUÇÃO

Este trabalho de Conclusão de Curso abordará o assunto ao qual se denominou “A Rota Bioceânica e a Cidade de Porto Murtinho” visando conhecer sobre esse projeto que Brasil e Paraguai pretendem empreender a fim de que se faça a ligação do Oceano Atlântico ao Pacífico, via terrestre. No século passado (século XX), o Brasil deu um passo amplo ao mesmo tempo em que sofreu uma modificação carregada e irreversível, em se tratando da questão econômica, sociológica e política. Quando o século XXI iniciou, era um país de natureza agrária, um estado frágil e com poder econômico e militar inferior ao da Argentina, país vizinho ao qual sempre realizamos comparações. De acordo com Padula & Fiori (2016, p. 537)¹ Já, na segunda década do século XXI, o nosso país é o mais industrializado da América Latina, e a sétima economia do mundo; com um estado centralizado e democrático, com uma sociedade altamente urbanizada – mesmo desigual – e é o principal parque industrial internacional do continente sul-americano. Um país com grande potencial de crescimento. Caso se tome o território, a população e os recursos com formato estratégico, se for capaz de ajustar seu potencial exportador de matéria-prima em grande escala (*commoditt*) tendo-se em vista a expansão (sustentada) com um parque industrial e tecnológico próprios. PADULA & FIORI (2016).¹

O Brasil é dono de um território continental, é o quinto maior do mundo, ocupa 47% do território sul-americano, com 16 mil km de fronteiras terrestres, com quase todos os países da América do Sul, menos com o Chile e o Equador. Desde o seu descobrimento em 1500, enfrenta até hoje o problema da interiorização da sua atividade econômica e da sua integração com o continente, tendo um espaço geográfico formado por grandes barreiras naturais, vista a floresta amazônica, o Pantanal brasileiro, o Chaco boliviano, e a Cordilheira dos Andes, que tem oito mil km de extensão e 6.900 metros de altitude, havendo como pontos de passagem para o Pacífico, locais de difícil acesso.¹ PADULA & FIORI (2016)

O litoral do Pacífico apresenta grandes profundidades e sem plataformas continentais que atraiam e facilitem a plena integração econômica do continente. Ocorre que, as terras da bacia amazônica e das planícies tropicais são pobres e pouca fertilidade, por isso a população e a atividade econômica da Venezuela, Guiana, Suriname se concentra a poucos quilômetros da costa, de difícil e de alto custo qualquer projeto de interiorização, segundo Padula & Fiori (2016)¹ Do mesmo modo, a combinação de montanhas e florestas tropicais também restringe

1.Revista de Economia e Política(2016, p. 538)

as probabilidades de integração econômica dentro do arco de países que se amplia da Guiana Francesa até a Bolívia.¹

Le Goff (1999, p. 94) diz que “A História é o estudo do movimento e da mudança e das mudanças das sociedades humanas: não há história imóvel.” Por conseguinte, a história está em evolução constante. Ítalo Calvino em seu livro “Cidades Invisíveis” traz uma personagem – Khan. Que ousou criar essas cidades e aqui se pode também ser ousado tanto quanto se imaginando como eram essas fronteiras do Brasil com o Paraguai, como é o caso de Porto Murtinho, e imaginá-la depois de estudados seus potenciais, seus limites e sua gente. O questionamento que se faz é o seguinte: É possível uma ligação Bioceânica que una os portos do norte do Chile ao Brasil e aos outros países da América do Sul, através de uma ponte que ligue Porto Murtinho (BR-MS) a Carmelo Peralta, no Paraguai?

Para buscar respostas aos questionamentos, o pesquisador delimitou as atividades que nortearam o trabalho, tendo como objetivo geral “Entender a realidade da construção da Ponte Bioceânica que ligue Porto Murtinho (BR-MS) a Carmelo Peralta, no Paraguai”. Além desse objetivo geral também se necessitou ir à busca de outros objetivos que auxiliassem à procura bibliográfica e no entendimento do trabalho a ser desenvolvido. Procurou-se descrever as relações históricas de Brasil e Paraguai no contexto comunicações aéreas, fluviais, terrestres e terrestres ferroviárias; Trabalhou-se para caracterizar a situação atual das estradas em Mato Grosso do Sul e a construção da Rota Bioceânica; e por fim identificar os atores que compõem o contexto das comunicações na região de fronteira.

Esta pesquisa é classificada como bibliográfica e exploratória, do ponto de vista da investigação, de acordo com seu objetivo principal, porque busca verificar a realidade de um objeto cuja mudança a cada período de tempo é significativa, fruto das mudanças que ocorrem nas economias de mercado, cada vez mais aceleradas devido ao progresso nas telecomunicações. O objetivo contempla a pesquisa exploratória e bibliográfica, porque “realiza descrições precisas da situação e quer descobrir as relações existentes entre os elementos componentes da mesma.” CERVO; BERVIAN (1996, p. 49).

O instrumento de coleta de dados utilizado, inicialmente, foi a pesquisa bibliográfica que serviu como alicerce para verificar o pensamento de pesquisadores a respeito do tema, bem como o direcionamento abordado por eles, que contribuíram para a construção efetiva do arcabouço teórico. A pesquisa bibliográfica também foi utilizada para descrever os eixos históricos que compõem a relação Brasil - Portos do Norte do Chile em torno da conexão Atlântico - Pacífico, sua evolução e desenvolvimento ao longo do tempo, mostrando a

interação entre os povos dos países envolvidos e citados neste trabalho, no território fronteiriço.

A composição da pesquisa inicia com a abordagem teórica que contempla o entendimento sobre os conceitos de território, territorialidades e fronteira. É necessário tal discussão teórica, porque nessas colunas também se sustentam a pesquisa, formadoras do contexto ao território em que se localiza a pesquisa, as territorialidades inerentes às relações entre os povos, e a fronteira, no campo físico (Brasil – Portos do Norte do Chile), e simbólico (a relações entre os povos).

Pouco havendo de trabalhos dessa natureza na região e as poucas informações para formar uma base de dados para essa fronteira e para os países envolvidos (Brasil e Paraguai) justificam, ainda, a realização desse trabalho, relevante para os estudos econômicos regionais.

Os autores consultados para a realização deste trabalho foram: ARRUDA (2000); CATAIA (2008); CERVO E BERVIAN (1996); COSTA apud OLIVEIRA (2009); GADELHA e COSTA (2009); HAESBAERT (2004); LE GOFF apud CHAVEAU e TETARD (1999), PADULA (2016), entre outros.

Este trabalho está estruturado em três partes: 1. Subsídios para o entendimento do que é Território, Territorialidade e Fronteira; 2. Plano de Desenvolvimento do estado de Mato Grosso do Sul 3. A História de Porto Murtinho..

1. SUBSÍDIOS PARA O ENTENDIMENTO DO QUE É TERRITÓRIO, TERRITORIALIDADE E FRONTEIRA

Para que se possa começar este trabalho sobre a ponte interfronteiriça que ligará a cidade de Porto Murtinho, no Estado de Mato Grosso do Sul, no Brasil à cidade de Carmelo Peralta no vizinho país Paraguai é necessário que se abordem alguns assuntos. Essa ponte será o início da Rota Bioceânica que vai unir o Brasil aos portos do norte do Chile. De forma que, assumir-se-á primeiramente a abordagem sobre território, territorialidade e fronteira, a fim de que se entenda um pouco dessa escolha e localização.

Ao se tratar do conceito de território, basicamente se pensa nas relações de domínio que o mesmo carrega em sua envergadura, onde os intérpretes (uma trama, um palco de territorialidades), ou agentes (em uma ação) compõem e mudam o ambiente, de conformidade com seus organismos históricos e cultura.

As fronteiras dividem povos, nações e tornam distantes as culturas. São obstáculos imaginários que talvez possam ter sido palcos de sangrentas batalhas, por pessoas que tinham o objetivo único de ampliar suas fronteiras, por esse motivo, tem-se nos mapas essas linhas demarcadas com vermelho. O sentido de território e territorialidade, como recinto ou limite definido e as características de poder das nações, estão intimamente ligados.

O conceito de território tem assumido grande importância na Geografia. Entre os geógrafos que se dedicam aos estudos desse tema, destaca-se Rogério Haesbaert, professor da UFRJ. Para ele (2001; 2002; 2004), é admissível congregar as várias concepções de território em quatro vertentes básicas: política, cultural, econômica e natural. Ele também chama a atenção para o fato de que essa separação ocorre apenas para fins de análise, porque a dinâmica territorial, muitas vezes, é compatível com várias dimensões.

Veja-se o que dizem DANTAS & MORAIS, sobre cada uma dessas dimensões:

Dimensão política- Refere-se às relações espaço-poder, em geral, ou jurídico-político, que dizem respeito às relações espaciais que se estabelecem na esfera do Estado-Nação. Nestas, o território é visto como um espaço delimitado e controlado, através do qual se exerce um determinado poder, na maioria das vezes, mas não exclusivamente, relacionado ao poder político do Estado.

Dimensão cultural- Nessa concepção, o conteúdo cultural ou simbólico-cultural delimitam o território a partir da teia de representações e subjetividades que se enraízam em porção do espaço território, dando-lhe identidade. Nesse sentido, o território é visto como produto da apropriação/valorização simbólica de um grupo em relação ao seu espaço vivido.

A vertente econômica focaliza o espaço como fonte de recursos e/ou incorporado no embate entre classes sociais; e na relação capital-trabalho, como produto da divisão territorial do trabalho.

Dimensão natural -A perspectiva naturalista emprega uma noção de território baseada nas relações entre sociedade e natureza, especialmente no que se refere ao comportamento natural dos homens em seu ambiente físico. Essa é uma noção

antiga e pouco difundida nas Ciências Sociais, atualmente. No que se refere à territorialidade ou à “contextualização territorial”, tem-se que esta é inerente à condição humana. Além da concepção genérica, na qual é vista como a simples “qualidade de ser território”, é muitas vezes entendida no âmbito da dimensão simbólica do território. Todavia, assim como território, é um termo polissêmico, de forma que a compreensão de seu sentido estará vinculada às perspectivas teóricas. DANTAS & MORAIS. UFRN (2008, p. 5 -6).

Ainda verificando sobre o assunto Território vê-se a seguir uma das teorias de HAESBAERT,

Segundo HAESBAERT:

No entanto, devemos reconhecer que vivenciamos hoje um entrecruzamento onde proposições teóricas, e são muitos, por exemplo, os que contestam a leitura materialista como aquela que responde pelos fundamentos primeiros da organização social. Somos levados, mais uma vez, a buscar superar a dicotomia material/ideal, o território envolvendo, ao mesmo tempo, a dimensão espacial concreta das relações sociais e o conjunto de representações sobre o espaço ou o “imaginário geográfico” que também move essas relações. HAESBAERT (2007, p. 46)

Por conseguinte, território é o imaginário geográfico, segundo Haesbaert, a dimensão espacial que se ocupa dentro de um continente, país, estado, cidade. Ele diz também que existe um entrecruzamento de propostas teóricas que contrariam a leitura materialista.

Ainda segundo HAESBAERT :

Se encararmos território como uma realidade efetivamente existente, de caráter ontológico, e não um simples instrumento de análise, no sentido epistemológico, como recurso conceitual formulado e utilizado pelo pesquisador, tradicionalmente temos duas possibilidades, veiculadas por aqueles que priorizam seu caráter de realidade físico-material ou realidade” ideal”, no sentido de mundo das ideias. Para muitos, pode parecer um contrasenso falar em “concepção idealista de território”, tamanha carga de materialidade que parece estar “naturalmente” incorporada, mas, como veremos, mesmo entre geógrafos, encontramos também aqueles que defendem o território definido, em primeiro lugar, pela “consciência” ou pelo “valor” territorial, no sentido simbólico. HAESBAERT (2004, p. 42).

Portanto, HAESBAERT faz com que se encare o território como realidade e nunca pensá-lo como instrumento de realizar uma análise. Pensando em território físico material ou real, porque a carga de materialidade é muito grande, podendo parecer um senso errôneo.

O território numa perspectiva integradora é outra definição de HAESBAERT :

A implementação das chamadas políticas de ordenamento territorial deixa mais clara a necessidade de considerar duas características básicas do território: em primeiro lugar, seu caráter político – no jogo entre os macros poderes políticos institucionalizados e os “micropoderes”, muitas vezes mais simbólicos, produzidos e vividos no cotidiano das populações; em segundo lugar, seu caráter integrador – o Estado em seu papel gestor-redistributivo e os indivíduos e grupos sociais em sua vivência concreta como os “ambientes” capazes de reconhecer e tratar o espaço social em todas as suas múltiplas dimensões. HAESBAERT (2004, p. 76)

Essa foi a definição de território em perspectiva integradora. Que se deve considerar duas características básicas: o caráter político e o integrador.

As territorialidades têm importância fundamental para a formação e desenvolvimento de grupos sociais, com as ações inerentes ao território, e para isso aborda-se a formação da idéia sobre o que se entende por territorialidade, segundo Lia Osório Machado et. all. (2005, p. 91), a territorialidade é um processo de caráter ‘inclusivo, incorporando velhos e novos espaços de forma oportunista e/ou seletiva, não separando quem está ‘dentro’ de quem está ‘fora’. Também pode ser compreendida como “mediação simbólica, cognitiva e prática que a materialidade dos lugares exercita nas ações sociais (Dematteis apud Saquet, 2009, p. 87).

De acordo com HAESBAERT sobre territorialidade diz-se as formas mais familiares são aqueles territórios que são juridicamente conhecidos começando pela propriedade privada da terra.(p. 87). SACK é citado por HAESBAERT quando diz que ele se aproxima de RAFFESTIN ao afirmar que a territorialidade é uma expressão geográfica:

...Sack se aproxima de Raffestin quando ao afirmar que “a territorialidade é uma expressão geográfica social. É o meio pelo qual espaço e sociedade estão inter-relacionados.” (1986:6). Embora haja efeitos territoriais universais independentes do contexto histórico, outros são específicos de uma época. HAESBAERT (2004, P. 87).

Vale ressaltar a definição de territorialidade para HAESBAERT , que é expressão social, isto é, uma convenção. Onde espaço e sociedade estão relacionados. Para SACK a definição de territorialidade traz três relações interdependentes, que são:

A territorialidade envolve uma forma de classificação por área (o que restringe sua noção de território ao que chamaremos aqui de territórios-zona[...]. A territorialidade deve conter uma forma de comunicação pelo uso de uma fronteira(“ uma fronteira territorial pode ser a única forma de simbólica que combina uma proposição sobre direção no espaço e uma proposição sobre posse ou exclusão.”) A territorialidade deve envolver uma tentativa de manter o controle sobre o acesso a uma área e às coisas dentro dela, ou às coisas que estão fora através da repressão àquelas que estão no seu interior(1986: 22) HAESBAERT (2004, P. 88).

De forma que, a territorialidade abrevia o que se conhece por território, por isso HAESBAERT o denomina território-zona e ela deve trazer dentro uma fronteira territorial, mesmo que simbologicamente. Deve ter também, um controle sobre à área dentro dela.

As fronteiras são, sobretudo, culturais, e no jogo social das representações, estabelece classificações, hierarquias e limites, que por si a transformam no bojo das territorialidades, com desdobramentos na política (PESAVENTO, 2002).

Fronteira, por conseguinte, não é somente uma linha mapeada cartograficamente, descrita em marcos geodésicos com o fim de separar duas ou mais unidades de espaço. Os

problemas relativos aos limites territoriais se limitariam à tecnologia usada com a finalidade de proceder aludido esquema e descrição. Quando são mencionados os marcos “limite territorial” ou “fronteira”, necessário se faz remeter-se às noções mais amplas de “território” e de “territorialidade”.(PESAVENTO, 2002)

Segundo RAFFESTIN (1993, p. 158), “[...] a territorialidade reflete a multidimensionalidade do vivido territorial pelos membros de uma coletividade, pelas sociedades em geral.” Desse modo: [...] a territorialidade, além de incorporar uma dimensão mais estritamente política, refere-se também às relações econômicas e culturais, pois está intimamente ligada ao modo como as pessoas utilizam a terra, como elas próprias se organizam no espaço e como elas dão significado ao lugar (Apud Haesbaert, 2004, p. 3).

Como mostra CATAIA (2008), os limites político-administrativos estaduais e municipais, ou melhor, as fronteiras internas de um país ou unidade da federação, podem expressar projetos políticos diferenciados:

Os projetos políticos hegemônicos não são hegemônicos na totalidade de um território nacional, há oposições, por isso são construídas fronteiras internas. As fragmentações se dão dessa maneira. Portanto, existem fronteiras internas a partir de projetos que são distintos. Os movimentos separatistas baseiam-se nessa construção territorial, mas não têm o monopólio das fraturas, pois os regionalismos e localismos também compartilham rupturas territoriais. Esse é um movimento histórico, por isso as fronteiras são históricas e não naturais (CATAIA, 2008, p. 8).

Esse autor diz que não existe nenhuma hegemonia, pois, depois do primeiro momento já passou à heterogeneidade a partir de projetos, de fragmentações. Há também os movimentos separatistas que contribuem para isso, mas, sem o monopólio porque regionalismos e localismos contribuem para as rupturas dos territórios. Na verdade, é uma causa histórica e não-natural.

2. PLANO DE DESENVOLVIMENTO DO ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL

No Estado de Mato Grosso do Sul existe um plano de desenvolvimento que é o PDR–MS 2010-2030, resultado dos esforços de atores públicos e privados e participação social nas significações de suas questões, com o fim de se construir um futuro desejado para o Estado de Mato Grosso do Sul, é o Plano de Desenvolvimento Regional (www.sed.ms.gov.br). Esta proposta de Plano de Desenvolvimento Regional do Estado de Mato Grosso do Sul para o período 2010 – 2030 vem traduzir as aspirações da sociedade Sul-mato-grossense.

Corroboram-se em uma primeira ocasião as desigualdades sociais e regionais que careciam ser apreciadas de maneira mais efetiva nas ações públicas e privadas, todavia, o limite para os recursos para tantas ações impôs a elaboração de um plano, com ótica regional, a fim de evitar que continue a concentração da renda e concentração do desenvolvimento em toda a região de Mato Grosso do Sul, conseqüência dos vários exemplares implantados no território nacional e na América Latina, Segundo o PDR 2010-2030.

Construir-se um plano regional em um clima de poucos recursos admite evitar desperdícios e levar o Estado em direção ao desenvolvimento e às oportunidades por meio de uma gestão competente, dinâmica e real, solidificando-o no panorama nacional e internacional com condições competitivas. A elaboração desse plano orientou-se pela Política de Desenvolvimento Regional de Mato Grosso do Sul (PDR/MS), que tem como início um desenvolvimento regional tranquilo, previsto na PNDR – Política Nacional de Desenvolvimento Regional, no PDECO – Plano Estratégico de Desenvolvimento do Centro Oeste e os princípios constitucionais, para atender aos objetivos de desenvolvimento desejado pela sociedade do Estado de Mato Grosso do Sul. (<http://www.sed.ms.gov.br/wp-content/uploads> - Acesso 03/10/2017)

Segundo o Plano de Desenvolvimento Regional do Estado de Mato Grosso do Sul (Apresentação, 2010) para realização dos trabalhos envolveram-se as secretarias de Estado, as instituições públicas e privadas conectadas com as demandas sociais. Para tanto, destacam-se que as questões sociais foram elevadas com a utilização de diversas oficinas de trabalho tendo a participação da sociedade, realizadas no Estado, acompanhadas e monitoradas pelas secretarias de governo. A bússola para o PDR/MS foi à elaboração do plano citado, divulgado em quinze ações que o estruturaram, programas, metas e indicadores para que se monitorassem os resultados. As atuações, tanto do governo do Estado como da ação privada, no território de Mato Grosso do Sul, com a orientação do plano, são basais para que se efetive

o desenvolvimento do país, com a responsabilidade social e ambiental. Para isso, deve-se evitar o impacto que sigam moldes tendo base apenas para que haja o aumento de produtividade e da competitividade. Para o crescimento econômico podem-se agravar as desigualdades regionais, a exclusão social, a concentração de renda e a haver degradação do ambiente. Elaboraram-se vários documentos prévios, como estes: Estudos, Notas Técnicas, Prognósticos, Relatórios de Pesquisas, análises de contexto institucional e ambiental, frutos da trajetória histórica do planejamento do Estado de Mato Grosso do Sul. A estrutura organizativa social e regional, o nível de fontes de recursos disponíveis permitirão redesenhar o futuro desejado para o Estado de Mato Grosso do Sul em um processo de esforço unido, proferido e conectado de trabalho com as equipes técnicas do Estado de Mato Grosso do Sul, em seus diversos órgãos, com o apoio de parceiros públicos e privados, como Prefeituras, Conselhos, Sistema “S”, Faculdades, empresários e cidadãos.(PDR – 2010-2030).

Conforme o que foi divulgado no site do DNIT, no dia 21 de dezembro de 2015, os Presidentes do Brasil, Paraguai, Argentina e Chile assinaram a Declaração de Assunção, por meio da qual foi criado o Grupo de Trabalho para realizar estudos técnicos e empreender ações que viabilizem o Corredor Rodoviário Bioceânico Porto Murtinho-Portos do Norte do Chile.²

Ainda segundo o mesmo site do DNIT a expectativa de todos esses países é que, com o funcionamento do Corredor Rodoviário Bioceânico, os caminhões levem em média três dias para percorrer os 1.800 km que separam Porto Murtinho dos Portos do Norte do Chile. Quando hoje, os produtos brasileiros precisam seguir para o litoral para serem exportados. O central a cujo destino se dirige é o Porto de Santos, que tem a sua capacidade de operação praticamente saturada. O cálculo é que, depois de implementado - a previsão inicial de operação para 2021 -, tenha o trajeto diminuído em até 14 dias, o prazo para importação e exportação de produtos para a Ásia e Oceania.²

Segundo o mesmo site (www.dnit.com.br) outro benefício que se espera é o alargamento levado para as áreas onde o Corredor vai ser implantado, a partir de quando a população poderá vislumbrar com oportunidades de emprego e renda.

No dia 9 de março de 2016, o DNIT realizou uma visita técnica com a participação de autoridades brasileiras e paraguaias à cidade de Porto Murtinho-MS, visando encontrar o local adequado para a construção da ponte rodoviária internacional sobre o Rio Paraguai, que

² : <http://www.dnit.gov.br>

vai ligar as cidades de Porto Murtinho, no Mato Grosso do Sul, a Carmelo Peralta, no Paraguai.

Teve a assistência da Agência Fluvial de Porto Murtinho, unidade da Marinha do Brasil presente nesse município, que deu apoio à comitiva com duas embarcações, as autoridades inspecionaram diversos pontos do rio Paraguai e definiram o melhor local para a construção da ponte. A partir de agora serão realizados os estudos necessários para a nova concepção do trajeto.

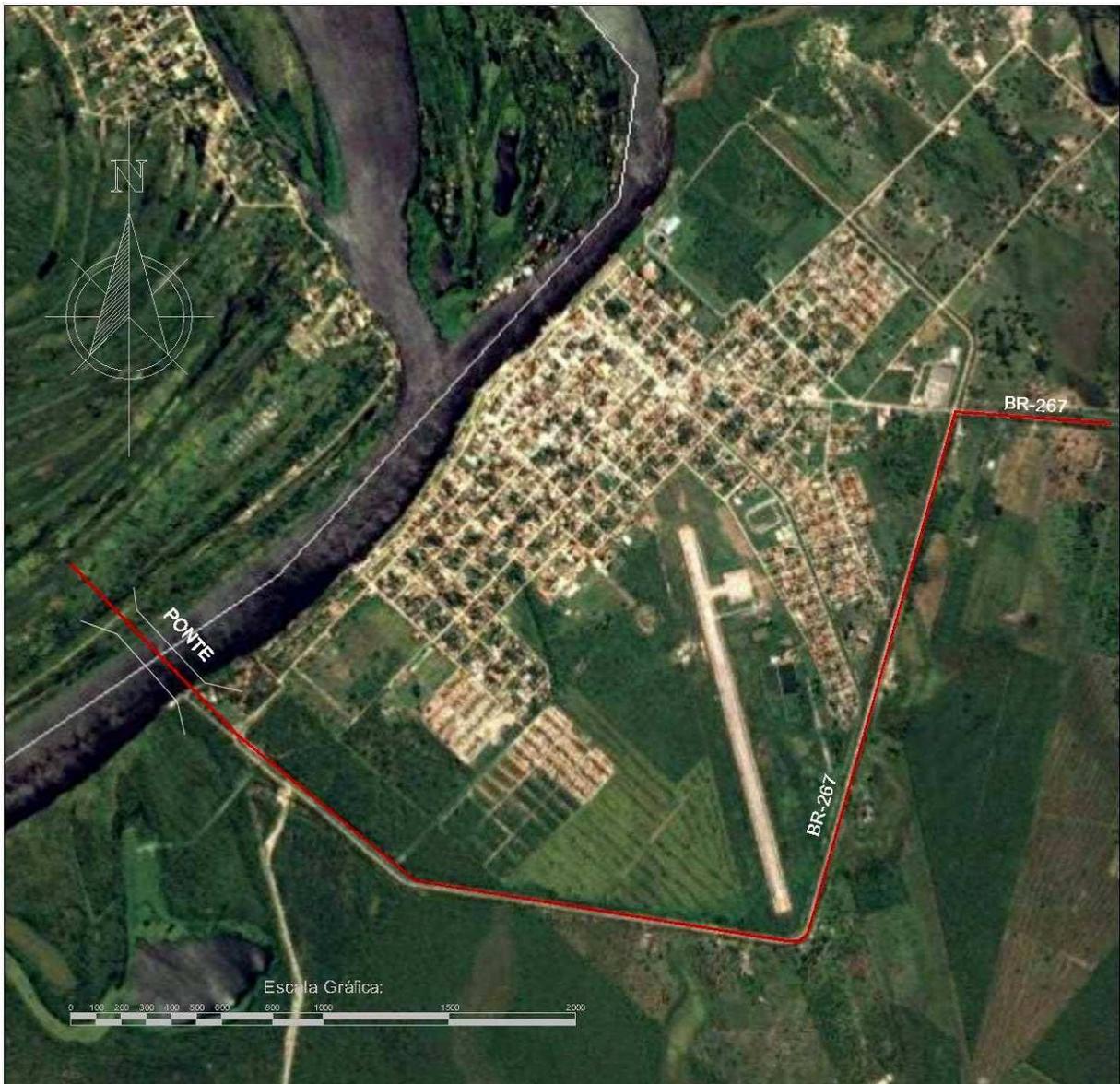
Segundo os jornais Correio do Estado e os demais da mídia sul-mato-grossense, para o mês de agosto de 2017 estava programada uma caravana com autoridades, pesquisadores e empresários brasileiros que deixavam Campo Grande (a capital de Mato Grosso do Sul)para percorrer a Rota Bioceânica passando por Bolívia, Paraguai, Argentina, Uruguai, até o Chile. Com o objetivo de reconhecimento do trajeto, das comunidades locais e aspectos geográficos.

A Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul (UEMS), como coordenadora da Rede Universitária esteve presente através de pesquisadores e assessores. O assessor de Relações Internacionais e Mobilidade Acadêmica da UEMS disse, a respeito: “Vamos acompanhar para reconhecimento junto aos pesquisadores onde outras universidades que já fazem parte de Rede Bioceânica que a UEMS coordena.”

Estavam presentes além da UEMS, os representantes da Setlog (Sindicato das Empresas de Transportes de Cargas e Logística de MS), Sebrae-MS e o ministro da carreira diplomática do Ministério das Relações Exteriores, João Carlos Parkinson de Castro.

A caravana deve percorrer as cidades brasileiras de Campo Grande e Porto Murtinho, as localidades paraguais de Carmelo Peralta, Mariscal Estigarribia e Pozo Hondo, as cidades argentinas de Misión La Paz, tartagal, Jujuy e Salta e a localidade de Mejillones, em Iquique, no Chile.

Figura 1 - Vista aérea do local onde Paraguai e Brasil pretendem construir a ponte do Corredor Bioceânico



Fonte: Google Earth.

Brasil e Paraguai assinaram o acordo para iniciar o projeto de construção da ponte no dia 08 de julho de 2016, entre o DNIT, pelo lado brasileiro, e o Ministério de Obras Públicas e Comunicações, pelo lado paraguaio. Os custos que ocorrerem pela elaboração dos estudos, projetos e construção da ponte vão ser compartilhados pelos dois países. (www.dnit.com.br)

A Superintendência do DNIT/MS realizou, em julho de 2016, um seminário para que se discutisse a implantação da Rota Bioceânica, quando foi apresentado um estudo com três propostas de traçado para a construção da ponte. “Com os encaminhamentos do Seminário, foram envidados esforços junto ao Ministério de Obras Públicas e Comunicações do

Paraguay; aos Ministérios das Relações Exteriores e dos Transportes, Portos e Aviação Civil do Brasil e a Secretaria de Infraestrutura de MS, para realizar essa visita in loco, com o objetivo de alinhar entendimento entre as autoridades envolvidas, sobre o local de construção da ponte”, disse o Superintendente Regional do DNIT no Mato Grosso do Sul, Thiago Bucker.³

2.1 OS CORREDORES BIOCEÂNICOS

Os corredores bioceânicos, definidos pela IIRSA, constituem-se em uma série de investimentos de diversos governos da América do Sul, em parceria com organismos nacionais e internacionais em infraestrutura de transportes (rodovia, ferrovia e hidrovia) que têm como objeto a ligação do Brasil e dos países sul-americanos a portos tanto do litoral Atlântico quanto ao Pacífico (Chile) através de um sistema de transportes multimodal, isto é, rodoviário, ferroviário e hidroviário. Com todas essas particularidade as nações sul-americanas enquadram-se na estratégia de domínio dos oceanos Pacífico e Atlântico como condição de defesa e de desenvolvimento. A denominação “bioceânica” refere-se à possibilidade da circulação (exportação/importação) de mercadorias, e capital nos dois oceanos que banham o continente sul-americano. Esse projeto conta com investimentos públicos e privados, assumindo destaques os organismos internacionais como a CAF (Corporação Andina de Fomento); a IIRSA (Iniciativa de Integração Regional Sul Americana); do BID (Banco Internacional de Investimento); FONPLATA (Fundo Financeiro para o Desenvolvimento da Bacia do Prata); e das ações do ZICOSUL (Zona de Integração do Centro-Oeste da América do Sul) cujos países membros são Argentina, Bolívia, Paraguai, Chile e Brasil.

Abaixo se colocou um mapa com os Eixos de Integração da IRSA a fim de que se verifique como cada país está situado, aqueles envolvidos na construção da rota Bioceânica ou que poderão futuramente fazer uso dela. Eles são os corredores Bioceânicos por onde deverão passar o progresso que a rota Bioceânica trará ao continente sul-americano.

³ <http://www.dnit.gov.br>

Figura 2. Eixos de integração do IIRSA



Fonte: www.planejamento.gov.br –

A IIRSA foi formada por uma iniciativa de integração multinacional, multisetorial - energia, telecomunicações e transportes - envolvendo doze países da América do Sul (Argentina, Bolívia, Brasil, Chile, Colômbia, Equador, Guiana, Paraguai, Peru, Suriname, Uruguai e Venezuela). Tal aparelhamento, em sua pasta de projetos, trabalha com dez Eixos de Integração e Desenvolvimento que tem o objetivo de promover o desenvolvimento da infraestrutura sob uma ótica regional, garantindo a integração física dos países sul-americanos, tendo em vista o desenvolvimento sustentável e equitativo entre as regiões contempladas. (Fonte: iirsa.org). Segundo Almeida & Prado (2016) compreende:

O Eixo Interoceânico Central possui uma área de influência que atravessa transversalmente a América do Sul, passando pelo Peru, Chile, Bolívia, Paraguai e Brasil, entre aproximadamente os 12 e os 22 graus de latitude sul e incorpora a ligação dos principais portos no Pacífico e Atlântico dos países nessa região. Esta área de influência alcança uma superfície de 3.461.461 km², equivalente a 28,70% da soma de superfície total dos cinco países que formam o EID – Eixo de Integração e Desenvolvimento. No ano 2008, a população total estimada da região definida para o Eixo Interoceânico Central era de mais de 92.500.000 habitantes, o que representa 36,83% da soma da população total dos cinco países que integram o EID. Além disso, a área do eixo alcançou uma densidade demográfica média de 26,75 habitantes/km². Este indicador varia de um máximo de 363,25 habitantes/km² para o estado do Rio de Janeiro, a um mínimo de 2,01 habitantes/km² correspondente ao departamento de Beni na Bolívia. ALMEIDA & PRADO, 2016)

Portanto, esse eixo bioceânico saindo do Brasil atravessa os países: Peru, Chile, Bolívia e Paraguai fazendo a tão sonhada ligação entre os Oceanos Atlântico e Pacífico, pelos portos do norte do Chile. Beneficiando esses países e realizando uma sonhada união entre os povos deste continente.

2.2 INTERCONEXÃO VIÁRIA BIOCEÂNICA

De acordo com ALMEIDA & PRADO(2016), a interconexão viária Bioceânica é um eixo que proporciona caminhos de vias com cerca de 3.500 quilômetros de extensão facilitando o escoamento da produção e viabiliza o aumento da exportação da produção regional. É possível a conexão da costa do Atlântico com o Pacífico, percorrendo: Brasil, Bolívia e Chile, e, através de uma variante, o Paraguai (Assunção e o norte do país). Favorece a ligação com os crescentes e importantes mercados do Sudeste da Ásia, especialmente da Índia e China. Essa implantação que garantirá o acesso competente para abastecer as demandas crescentes dos mercados da Bacia do Pacífico, tais como: China, Coreia do Sul, Japão, Tailândia, Malásia, Indonésia, Austrália, Nova Zelândia, México, Estados Unidos e Canadá.

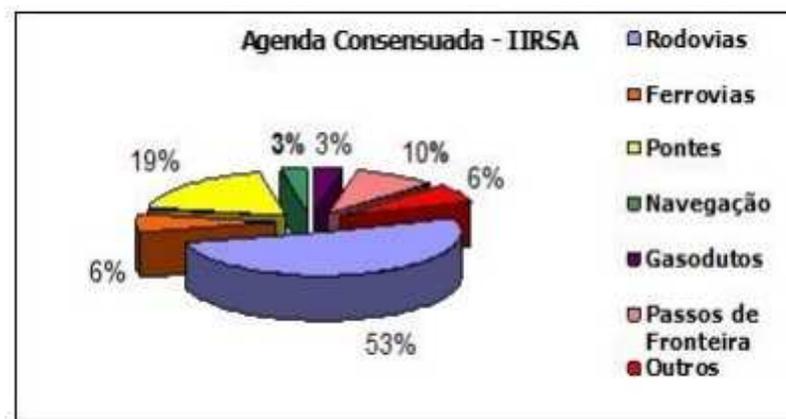
Beneficiará uma rota eficiente para essas regiões. Que pode causar grande conflito nos escoamentos dos seus produtos, importação de produtos, tendo a capacidade de viabilizar e seduzir compra de produtos, com a capacidade de aliciar créditos e financiamentos, além disso, a produção de serviços de transportes e armazenamento.

Do lado do Brasil, nessa área de interesse deve-se considera-se a existência dos nossos maiores portos, da melhor malha rodoviária existente no país (São Paulo, Rio de Janeiro, Paraná e Minas Gerais). Além da probabilidade de ampliar e melhorar a utilização da nossa matriz ferroviária, já concessionada e expandindo-se. Por meio do modo aquaviário encontra-se uma integração de hidrovias bem composta tendo como eixos os rios Tietê e Paraná. (ALMEIDA & PRADO, 2016).

2.2.1 Agenda De Distribuição Consensuária – 2005 – 2010

Diversas reuniões foram realizadas pelos países componentes, surgiu um acordo que elegeu e implementou o desenvolvimento de um grupo de projetos de interesse para a efetivação das ligações em que se está focado. Esses Projetos foram concordados no ano de 2003 e foi dado o título de Agenda de Implementação Consensuada – AIC- 2005-2010. Este documento, embora granjeando várias emendas e aditivos na medida em que passam para a fase executiva, tem sido respeitado de uma maneira geral.(FONTE: IIRSA.ORG)

Figura 3 -- AIC (Agenda de Implementação Consensuada) – 2005 - 2010 Distribuição por modalidade de transporte.



Fonte: www.planejamento.gov.br

Segundo a pesquisa realizada acima, a maioria dos transportes seria a rodoviária. Por isso, pensou-se na construção de uma ponte ligando Brasil e Paraguai, que deverá ser de grandes proporções, tendo em vista a largura e a grandeza do Rio Paraguai, que divide os dois países. Outra das maiores necessidades seria a construção de pontes menores sobre pequenos rios que atravessam a estrada idealizada. Todavia, esta é a mais importante por dar o salto primeiro em direção ao Pacífico, onde serão levadas as produções dos países sulamericanos.

2.3 EIXOS DE INTEGRAÇÃO E DESENVOLVIMENTO

A IIRSA formulou um projeto dividindo a região geograficamente em dez Eixos de Integração e Desenvolvimento (EID),⁵ que estão em pleno desenvolvimento, ainda que com distintos graus de avanço e sucesso. Segundo a Revista de Economia Política 36 (3), 2016 • pp. 536-556,

os desenhos dos EID procuram articular o continente ao litoral, até os eixos de sentidonordeste-sul – Andino, Andino do Sul, Escudo das Guianas e Hidrovia Paraguai-Paraná. Os outros EID transversais buscam a articulação bioceânica. – O EID do Amazonas é formado pelo Peru, Colômbia, Equador e Brasil. Procuram movimentar a região através de um sistema multimodal de transportes, unindo as hidrovias do grande Amazonas e seus afluentes com base rodoviária, conectando alguns portos do Pacífico – como o de Buenaventura na Colômbia, Esmeraldas no Equador e Paita no Peru – com os portos brasileiros de Manaus, Belém e Macapá.
Revista de Economia Política (36 (3), 2016 • pp. 536-556)

Consequentemente percebe-se que existe um estudo profundo de articulação entre os países da América do Sul, mais particularmente: Brasil, Peru, Colômbia, Equador, Guianas e Paraguay. Também pela Revista de Economia e Política, verificam-se os seguintes Eixos:

[...] que a área de influência (cerca de 5,7 milhões de kms²) ajusta baixos níveis de densidade populacional e de desenvolvimento, com recursos estratégicos amazônicos e pelas obras podem ser articulados com o litoral. – O Eixo Peru-Brasil-Bolívia compreende os principais eixos (vias) de conflitos localizados próximos à zona de tríplice fronteira entre os países, isto é, unindo as hidrovias e a hidrelétrica Madeira- -Mamoré. Através desse Eixo que um conjunto de obras viárias – com destaque para a Rodovia Interoceânica do Pacífico (também chamada “IIRSA Sur”), com quase três mil KMs – corta o território peruano, ligando o Sul do país com estados amazônicos e ao Centro-Oeste do Brasil, completando o Eixo Amazônico articulando com o Pacífico. – O Eixo Interoceânico Central conecta através dos espaços entre Peru, Chile, Bolívia, Paraguai e Brasil (Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Rio de Janeiro, São Paulo e Paraná), realizando a articulação dos portos do Atlântico e do Pacífico, incluindo a importante interligação Santos-Corumbá-Puerto Suarez-Arica (Brasil- -Bolívia-Chile). Cujas áreas de influência alcança quase 3,5 milhões de km². – O Eixo de Capricórnio cruza importantes regiões de Brasil (estados da região Sul, a região interior do sudoeste mato-grossense do Mato Grosso do Sul), Argentina, Paraguai, Bolívia e Chile; onde se enquadra o projeto da interligação ferroviária entre Paranaguá-Assunção-Antofagasta (Brasil-Paraguai-Chile). – O Eixo Mercosul-Chile incorpora os principais centros econômicos e os principais portos entre Chile, Argentina, Paraguai, Uruguai e Brasil. (PADULA & FIORI, 2016, (p. 546 -547)

Os Eixos Peru-Brasil que abrange hidrovias e hidrelétricas, com aproveitamento do Madeira-Mamoré; o Eixo Interoceânico liga o Peru ao Centro-Oeste brasileiro e à Bacia Amazônica que completa o Eixo Amazônico. Em seguida o Eixo Interoceânico Central realizando a conexão Peru, Chile, Bolívia, Paraguay e Brasil. Concluindo a conexão entre Atlântico e Pacífico, ligando Santos, Corumbá, Puerto Suarez e Arica (Peru). O Eixo de

Capricórnio atravessa o Brasil, desde o Sul, a região Centro-Oeste, Argentina, Paraguay, Bolívia e Chile, em cujo projeto está a ligação ferroviária entre Paranaguá- Assunção – Antofagasta (Brasil, Paraguay e Chile. O Eixo MERCOSUL – Chile congrega os principais portos do Chile, Argentina, Paraguay, Uruguai e Brasil.

O Eixo Mercossul-Chile inclui importantes projetos energéticos da Bacia do Prata. Sendo sua densidade habitacional média de 42,69 habitantes/km², a maior entre os EID. Verifica-se, também, que é nesse eixo que estão enquadrados os projetos binacionais Chile-Argentina buscando melhorar a travessia pela cordilheira: projeto ferroviário Los Andes-Mendoza (ferrovia transandina central, ligando Buenos Aires a Valparaíso); túnel de baixa altura Las Leñas; otimização do (saturado) Sistema Paso de Frontera do Cristo Redentor (incluindo infraestrutura e operação) e o túnel binacional Água Negra (aproveitando o Paso Los Libertadores ou o Paso Água Negra) – os dois últimos são projetos prioritários do Cosiplan. O Eixo abrange um espaço rico em recursos, de exploração florestal e mineral, silvícola e agropecuária – cereais, frutas, hortaliças, gado, soja e oleaginosos. O Centro Metropolitano argentino, uma das zonas com maior produção agropecuária do mundo. Vejam-se os outros eixos:

O Eixo do Sul envolve somente Chile e Argentina, tendo abrangência geográfica inferior aos demais eixos bioceânicos, devido à forma triangular do continente sul-americano, que se estreita ao atingir a região temperada para ir-se afinando no vértice meridional na frente subantártica polar. Em seus extremos estão congregadas importantes instalações portuárias tanto no Atlântico como no Pacífico. Os corredores interoceânicos têm sido enfatizados no âmbito do Cosiplan. PADULA & FIORI(Revista de Economia e Política, de 2016, (p. 546 s)

Em se tratando do Eixo Sul, verifica-se que é o maior de todos. Isso porque o continente tem a forma cônica, em cujas pontas se localizam os maiores portos em se falando do Oceano Atlântico como do Pacífico.

Na tabela abaixo, considera-se a superfície dos Eixos de Integração, a população que será beneficiada pela rodovia e ponte Bioceânica e o PIB deles. Por conseguinte, o Brasil e os eixos que estão diretamente a ele estão abrangendo maior parte do território da América do Sul, a população é maior, bem como o PIB.

Tabela 1 -IIRSA: Dados básicos dos Eixos de Integração e Desenvolvimento

EIDs	SUPERFÍCIE (Milhões de KM ²)	POPULAÇÃO (Milhões de habitantes)	PIB (US \$Bilhões)
Amazonas	5,7	61,5	150,5
Andino	2,6	103,5	361,8
Capricórnio	2,8	49,9	228,9
Escudo Guianês	4	24,5	199,9
Hidrovia Paraguai-Paraná	1,8	73,2	419,3
Interoceânico Central	3,5	92,6	458,8
Mercosul-Chile	3,2	137,3	852,4
Peru-Brasil-Bolívia	1,1	10,2	20,4
Sul	0,5	5,8	34,5
Andino do Sul	n/d	n/d	n/d

FONTE: IIRSA 2011, P. 76 (Preços de Mercado de 2000; Base de valores de 2008)

2.3.1 A IIRSA

A iniciativa IIRSA foi criada na primeira reunião dos presidentes das Repúblicas da América do Sul no ano 2000. Foi concebida a partir do reconhecimento da importância do desenvolvimento e crescimento da ótica regional que fortalecesse, unificasse e desenvolvesse a visão dos países da América do Sul, tendo como evidência a complementar e desenvolver a estrutura física.⁴

Neste trabalho, não se tem a pretensão de desenvolver nenhum trabalho de integração dos países da América do Sul. Mas sim, dar uma visão geral do que está sendo feito no Brasil e nos outros países para que haja essa integração entre eles e a junção do Oceano Atlântico ao Pacífico via terrestre.

Os doze países da América do Sul reuniram-se e decidiram formar a UNASUL, a União dos países da América do Sul, em 23 de maio de 2008, em Brasília. O novo mecanismo vai permitir a edificação “participativa e consensuada” de um ambiente que compreende vários setores como os de energia e infraestrutura a fim de que haja conexão regional.⁶ Depois, logo em seguida, foi criado o COSIPLAN (Conselho Sulamericano de Infraestrutura e Planejamento) um órgão de coordenação e articulação dos projetos e programas da infraestrutura regional dos países. Para institucionalizar o COSIPLAN foi estabelecido o Plano de Ação e Estratégia 2012-2022 e a Agenda de Projetos Prioritários de Integração. Quanto ao primeiro, PAE – é um conjunto de objetivos e ações que na verdade, é o encaminhamento do COSIPLAN . Já a API – é um acordo com o COSIPLAN “um conjunto

⁴ Boletim de Economia e Política Internacional | BEPI | n. 18 | p. 24. Set./Dez. 2014

limitado de projetos estratégicos e de alto impacto para a integração física e o desenvolvimento socioeconômico da região.” (Cosiplan, 2011, p. 17).

Um grande problema que os países da América do Sul enfrentam é a lentidão do processo de integração, seja na IIRSA, no Cosiplan ou na Unasul. O que falta é uma ótica estratégica assumida de cada país, a necessidade de uma liderança que corte os cantos, os descaminhos, que procure a harmonia.

Este novo plano de integração da IIRSA traz novas esperanças aos países da América do Sul, desde que saia do papel e se parta para a realidade.

Figura 4 – Mapa dos Eixos de Integração e Desenvolvimento



2.4 A ABERTURA PARA O PACÍFICO

Nos anos 1990, após as políticas neoliberais terem fracassado, os EUA passaram a dar pouca atenção, ou melhor, diminuíram a atenção e a intervenção política na América do Sul e passaram a seguir duas linhas paralelas de sua atuação.⁵

Reativaram em 2008 a IV Frota Naval, que realizava o domínio marítimo das águas que circundam a América Latina; aprofundaram seus acordos militares com a Colômbia e o Peru, e seus exercícios militares conjuntos com o Chile. Em seguida, estimularam os acordos comerciais bilaterais com certo número de países da região, estimulando a divisão interna do continente através da formação de um “bloco liberal” que criou a Aliança do Pacífico, inaugurado pela “Declaração de Lima” em abril de 2011, e sacramentado pelo “Acordo Marco de Antofagasta”, assinado em junho de 2012, por Peru, Chile, Colômbia e México.⁴

Segundo MARTINS (2011, p. 41) O Marechal Mário Travassos (1891-1973) tomar parte da Força Expedicionária Brasileira (FEB) na Segunda Guerra Mundial idealizou e foi primeiro comandante da Academia Militar das Agulhas Negras (AMAN), e também membro da comissão que recomendou o local onde seria construída a nova capital federal. Foi presidente da Associação Brasileira de Educação (ABE), pertenceu ao quadro de redatores do Jornal do Brasil, além de colaborar nos periódicos Defesa Nacional e O Estado de S. Paulo. Suas ideias inspiraram as políticas de transporte do Estado brasileiro, reforçando as ligações transversais do Brasil com Bolívia e Paraguai e as rodovias integradoras do território brasileiro.

No ano de 2015 comemorou-se os oitenta anos de sua obra principal “Projeção Continental do Brasil (1935), escrita quando ainda era capitão de Exército, e considerada um marco na geopolítica brasileira MARTINS (2011, p. 41) .

De acordo com MARTINS apud TRAVASSOS:

[...] a extensão das linhas de comunicação bolivianas até o porto de Santos oportunizaria àquele país maior equilíbrio geopolítico para vencer as forças dissociadoras que as puxam ao porto de Buenos Aires: "As atrações do sul encontram, por sua vez, sérios obstáculos. Por Cochabamba há a distância para o escoadouro de Buenos Aires: Santa Cruz-Cochabamba-Buenos Aires 3.285 km" (TRAVASSOS, 1935, p.85). Enquanto que a construção da linha Santos-Santa Cruz-Puerto Suarez "levaria ao Atlântico, 1.600 km, de costa acima da foz do Prata (Santos), através de 2.576 km, ou seja cerca de 700 km, de menos que por Buenos Aires". (TRAVASSOS, 1935, p. 86)

Por conseguinte, já em 1935 um brasileiro pensava em reunir os países da América do Sul através de uma rodovia que escoasse os seus produtos. Ligaría o Porto de Santos à

⁵ Revista de Economia Política 36 (3), 2016 • pp. 536-556 julho – setembro 2016.

Bolívia. O que se vê hoje é outra ideia de ligação dentre esses países. Desta vez, segundo TRAVASSOS partem de Porto Murtinho, no MS e vão à cidade de Carmelo Peralta no Paraguai chegar aos portos do norte do Chile. Por onde poderão escoar os seus produtos

De acordo com a Revista de Economia Política de 2016, depois que as políticas neoliberais dos anos 1990 fracassaram houve o abandono do projeto da ALCA e da desastrosa intervenção dos EUA a favor do golpe militar na Venezuela em 2002, esse país diminuiu a intervenção política direta no continente, passando adotar duas linhas paralelas de atuação. Reativaram em 2008 a IV Frota Naval, responsável pelo controle marítimo das águas que circundam a América Latina; investigaram a fundo seus acordos militares com a Colômbia e o Peru, e seus exercícios militares conjuntos com o Chile⁵. Em seguida, passaram a incentivar os acordos comerciais bilaterais com alguns países da região, estimularam a divisão (no interior) do continente formando um “bloco liberal” cujo apogeu foi a criação da Aliança do Pacífico, inaugurado pela “Declaração de Lima” em abril de 2011, e sacramentado pelo “Acordo Marco de Antofagasta”, assinado em junho de 2012, por Peru, Chile, Colômbia e México.⁶ Que são os quatro países com economias exportadoras de petróleo ou minérios, e favoráveis ao livre comércio e políticas econômicas rigorosas.

O entusiasmo ideológico, ou geopolítico, por conseguinte, disfarça – nem sempre, às vezes – fatos e dados elementares. Um deles é que os quatro membros da “nova aliança” já assinaram acordos precedentes de livre comércio com os EUA e com um grande quantidade de países asiáticos. Outro, e mais importante, é que o México pertence (conforme a geografia) à América do Norte e, a partir da sua inclusão ao NAFTA em 1994, transformou-se em uma parte da economia americana, e localizado em território ocupado pela guerra entre os cartéis da droga, que fornecem a cocaína da sociedade norte-americana, que vem (em grande parte) do Peru e da Colômbia. Por último, os três países sul-americanos que fazem parte do novo bloco têm territórios isolados por montanhas e florestas tropicais e são pequenas ou médias economias costeiras e de exportação, com insignificante relacionamento comercial entre si, ou mesmo com o México.

Ainda, segundo TRAVASSOS (2016) O outro sulamericano Chile é o único desses três países que tem um clima temperado e terras férteis, mas também, pode-se afirmar que é um dos países mais isolados do mundo, e obriga-se geograficamente a ligar-se com os países da Bacia do Pacífico. As transmissões dos efeitos geopolíticos da Aliança do Pacífico poderão fraturar a América do Sul e sua determinação política de conseguir uma inserção

⁶ Revista de Economia Política 36 (3), 2016 • pp. 536-556 julho – setembro 2016.

independente dentro do aparelho internacional, poderá tornar-se frágil. A Aliança do Pacífico deverá ser observada como uma peça dentro de um projeto grandioso liderado pelos EUA desde 2009, a Parceria Trans-Pacífico (TPP), que busca um ambicioso acordo de integração profunda envolvendo estas economias (e excluindo Brasil e China). A TPP é a peça central da política de reafirmação do poder econômico e militar estadunidense na região do Pacífico, e investiga refrear o avanço da China e dos projetos do Brasil na América do Sul.⁵

2.5 O PROJETO BRASILEIRO

Foi na década de 1930 que o geopolítico brasileiro MÁRIO TRAVASSOS (1938) demonstrou a primeira vez, partindo de um juízo geopolítico, que a necessidade era imperiosa de o Brasil conseguir integrar a costa Pacífica do continente sul-americano. Seu raciocínio partira da identificação da principal rivalidade geopolítica regional, entre Argentina e Brasil, na sua luta pela supremacia sul-americana.

O autor identificava dois antagonismos em presença na região, com resultantes geopolíticas: (i) a atração da vertente do Atlântico *versus* a do Pacífico, (ii) a Bacia do Prata *versus* a Bacia Amazônica. No primeiro dos antagonismos, por razões geográficas já aqui mencionadas, prevaleceria a força de atração do Atlântico. O segundo seria resolvido pela disputa entre os países atlânticos, o Brasil, país predominantemente amazônico, e a Argentina, platina. O Brasil se projetaria com sua política de comunicações amazônica de sentido leste-oeste, utilizando a construção de ligações intermodais transversais (bioceânicas). TRAVASSOS (1938) Apud PADULA & FIORI (2016, P. 543)

Para TRAVASSOS, o objetivo seria conter a capacidade de projeção platina argentina (de sentido sul-norte), desligando a importância das ferrovias das capitais dos países vizinhos com Buenos Aires, atribuindo ao Brasil projeção ao Pacífico e à área base sul-americana (que seria a área central da disputa, o altiplano boliviano). De forma que, o Brasil tornaria os países da costa do Pacífico e do interior do continente tributários de seus portos e de sua economia – ao buscarem se articular ao Atlântico – através de vias de comunicação a portos brasileiros.

Vale ressaltar que, naquele momento, TRAVASSOS (1938) ainda divisou uma incompatibilidade emergindo que teria implicações geopolíticas futuras, gerada a partir da proeminência de poder dos EUA, dominando o Mar do Caribe e o Canal do Panamá, projetando-se para a Colômbia e alcançando a área amazônica.

No ano 2000, na I Reunião de Presidentes da América do Sul, em Brasília a convite do Presidente Fernando Henrique Cardoso, os países sul-americanos compuseram uma ampla concordância em torno do lançamento da Iniciativa para Integração de Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA); cujo capitão seria o presidente brasileiro Fernando Henrique Cardoso e o presidente do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID). Pelo prestígio predominante do Brasil e dos demais governos sul-americanos, essa ação dava privilégios às ligações da região com o mercado global, desenvolver corredores de exportação sob a lógica neoliberal do regionalismo aberto, a fim de atrair investimentos privados. A gestão da iniciativa era prevista para dez anos (até 2010) sob três instituições financeiras multilaterais – BID, CAF (Corporação Andina de Fomento) e Fonplata (Fundo de Desenvolvimento para a Bacia do Prata) – com diferentes interesses na região, ainda que fosse evidente a primazia da primeira. No domínio da IIRSA, os acordos bioceânicos surgem como consenso, cujo objetivo predominante era o de integrar mercados e inserir a América do Sul nas cadeias produtivas globais de forma competitiva, reforçando assim seu padrão histórico de inserção econômica, alocando seus recursos naturais e mercados para a concentração e acumulação de poder e riqueza nas Grandes Potências.⁷

Santa Gadea, ex-coordenadora nacional do governo peruano na IIRSA, numa visão coerente ao regionalismo aberto aponta que:

A partir de uma perspectiva andina, as zonas de menor desenvolvimento relativo se localizam no interior dos países, e no caso da CAN [Comunidade Andina], particularmente nas zonas alto-andinas, assim como as zonas amazônicas, do “outro lado” dos Andes. Trata-se de vincular estas zonas à dinâmica nacional, à saída ao Pacífico e ao resto do continente (aos países vizinhos, em particular ao Brasil). Este enfoque não compete com inseri-las na globalização, mais precisamente é um caminho para fazê-lo. SANTA GADEA (2012, p. 176)

Santa Gadea afirma que os países andinos são os que têm menor desenvolvimento, principalmente os localizados nas altitudes e regiões amazônicas. O que se deseja com esse plano é a saída para o Oceano Pacífico e que este é apenas um caminho para resolver o que consideram de primordial importância, para a América do Sul.

⁷ 39º Encontro Anual da Anpocs, Padula, Raphael.

3. HISTÓRIA DE PORTO MURTINHO

Porto Murtinho é um pequeno centro urbano, localizado no Pantanal Sul-mato-grossense a 443 quilômetros da capital do estado, Campo Grande, às margens do rio Paraguai. Tem como limites ao norte o município de Corumbá, ao sul e a oeste a República do Paraguai, a leste Jardim e Bodoquena. Sua área é de 18, 872, 90 Km², seu relevo é o de planície alagáveis, no entorno das margens do rio Paraguai.⁸

1892, Dr. Antônio Corrêa, Superintendente Regional do Banco Rio e Mato Grosso, estabeleceu na Fazenda Três Barras, um porto para o embarque da indústria de erva-mate com destino ao sul do país. Nascia, então, a povoação de Porto Murtinho, numa homenagem ao Dr. Joaquim Murtinho, então Presidente do Banco Rio e Mato Grosso, a qual ficou situada a margem esquerda do Rio Paraguai e cerca de 50 km a montante do rio Apa.(site do IBGE <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ms/porto-murtinho/historico>)

Foi elevada a distrito para Resolução 225, de 10 de abril de 1900 e o município criado pela Lei N.º 560, de 20 de setembro de 1911. Comemora-se no dia 13 de junho a data de instalação do município. Distrito criado com a denominação de Porto Murtinho, por Resolução Estadual nº 255, de 10-04-1900, subordinado ao município de Corumbá. Elevado à categoria de vila com a denominação de Porto Murtinho, pela Lei Estadual nº 560, de 20-06-1911, ou Decreto Estadual nº 310, de 02-04-1912, desmembrado do município de Corumbá.(http://cidadesdomeubrasil.com.br/ms/porto_murtinho)

A sede do atual distrito de Porto Murtinho (ex-povoado) é constituída do distrito sede. Que foi instalado em 13-06-1912, que foi elevado à condição de cidade com a denominação de Porto Murtinho, pela Lei Estadual nº 962, de 12-07-1926. (http://cidadesdomeubrasil.com.br/ms/porto_murtinho)

Porto Murtinho é uma cidade estrategicamente localizada na fronteira com o Paraguai, criada em 1911 e emancipada em 13 de junho de 1912, tendo como cenário principal, a exuberância do Rio Paraguai. Com mais de cem anos, o município se destaca por ter sido palco de uma série de acontecimentos marcantes na história do nosso País, como a Guerra da Tríplice Aliança e a Revolução de Getúlio Vargas de 1932. (http://cidadesdomeubrasil.com.br/ms/porto_murtinho)

Pode-se afirmar que, foi um dos municípios mais importantes para o desenvolvimento de Mato Grosso do Sul, porque devido ao Porto de exportações, passou por ciclos econômicos importantes que à época impulsionaram a economia do Estado.

⁸ Prefeitura Municipal de Porto Murtinho. Gerência de Turismo. Informações úteis sobre Porto Murtinho. Publicação interna. 2008..

Encontram-se na cidade construções arquitetônicas e monumentos históricos distribuídos por norte-sul-leste-oeste, que são verdadeiros museus a céu aberto e são um dos principais atrativos turísticos e orgulho dos naturais. Quando o turista dá um passeio pela cidade verá a riqueza que a população viveu nos ciclos erva-mate, tanino e charque. (http://cidadesdomeubrasil.com.br/ms/porto_murtinho)

Outro fator marcante é a cultura local, que realça por agregar os usos e costumes do país vizinho, o Paraguai, preservados com orgulho pela população que carrega em suas raízes o talento para a música, a dança, o teatro e também a culinária. Revelando atrações que enaltecem e valorizam as tradições e a cultura, quando se pode citar o folclore do povo murtinhense.⁹ (http://cidadesdomeubrasil.com.br/ms/porto_murtinho)

É uma cidade que até pode ser chamada de charmosa e, conhecê-la significa encontrar num só lugar lindas paisagens e ter contato com a diversidade da fauna e flora pantaneira, que enriquece seu conhecimento apreciando as manifestações artísticas e culturais da cidade.

A sede do atual distrito de Porto Murtinho (ex-povoado) é constituída do distrito sede. Que foi instalado em 13-06-1912, que foi elevado à condição de cidade com a denominação de Porto Murtinho, pela Lei Estadual nº 962, de 12-07-1926. (www.cnm.org.br)

A cidade de Porto Murtinho é uma cidade estrategicamente localizada na fronteira com o Paraguai, criada em 1911 e emancipada em 13 de junho de 1912, tendo como cenário principal, a exuberância do Rio Paraguai. Com mais de cem anos, o município se destaca por ter sido palco de uma série de acontecimentos marcantes na história do nosso País, como a Guerra da Tríplice Aliança e a Revolução de Getúlio Vargas de 1932. (www.prefeitura municipaldeportomurtinho.com.br. Acesso 21/10/2017)

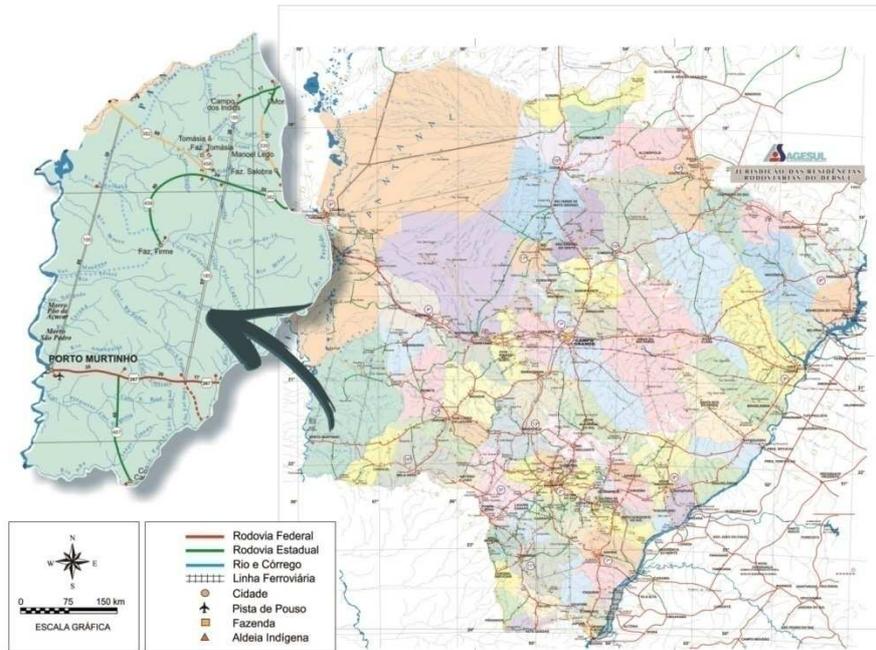
Pode-se afirmar que, foi um dos municípios mais importantes para o desenvolvimento de Mato Grosso do Sul, porque devido ao Porto de exportações, passou por ciclos econômicos importantes que à época impulsionaram a economia do Estado.

Na época em que Porto Murtinho foi um grande exportador de tanino, planta que serve para a confecção de tintas, o dinheiro esteve em todas as mãos dos seus habitantes porque a maioria pertencia à fábrica que ainda tem rastros de sua existência por lá. A fábrica, antes localizada em Porto Quebracho (vilarejo que deixou de existir) passou a fazer grande movimento em Porto Murtinho, seu nome era “Cia. Florestal”. Dava emprego para muitos murtinhenses.

⁹ Natural de Porto Murtinho

A formação cultural de Porto Murtinho está estritamente ligada às imigrações que se seguiram no decorrer da constituição do município e ocorrem ainda hoje. Hábitos e costumes diversos se fundem, dando origem a um amalgama cultural que envolve índios, paraguaios e imigrantes.

Figura 5 – Mapa de Porto Murtinho - MS



Fonte: Agesul. Acesso 11/08/2017

3.2 A TRAJETÓRIA DE PORTO MURTINHO

Porto Murtinho iniciou seu trajeto pela história em meados de 1850, por causa da ocupação da fronteira do Brasil pelo Paraguai. Uma tropa brasileira, comandada pelo Tenente Francisco Bueno da Silva, fez seu acampamento, durante quatro meses no local conhecido como “Fecho dos Morros”. Os paraguaios que os atacaram vieram de Assunção. A disputa entre os dois países era uma faixa de terra entre os rios Apa e Branco, localizada na região de Porto Murtinho, que o Paraguai requisitava como divisória entre os dois países. Em

conformidade com Arruda, “desde o período colonial, a região matogrossense despertava preocupações pela sua posição estratégica. Havia desde a independência, uma série de disputas de fronteiras com o Paraguai e toda a região sul da então província do Mato Grosso estava sob litígio.” (ARRUDA, 2000, p.114) Foi somente em 1892 (ANUÁRIO, 1943, p.243), quando a S.A Banco Rio-Mato Grosso adquire a Fazenda Três Barras com o intuito de construir um porto para o escoamento da erva mate, é que a região desponta no cenário matogrossense. Queiroz sinaliza que,

[...] no início do regime republicano, Laranjeira tratou de nacionalizar (pelo menos oficialmente) sua rota de exportação, como contrapartida à obtenção de novas concessões de terrenos ervateiros. De fato, o governo do Estado de Mato Grosso, agora responsável por tais concessões, exigiu que a erva fosse exportada por um porto brasileiro. Assim, a empresa estabeleceu, a partir de 1892, o Porto Murinho, ainda no rio Paraguai, mas agora em território sul-mato-grossense. (QUEIROZ, 2004, p. 22)

Graças, portanto a Laranjeiras tem-se esse trecho nacionalizado para exportar a erva-mate e o governo de Mato Grosso o responsável pelas concessões. A construção desse porto objetivava centralizar o embarque da produção da indústria extrativa da erva mate explorada pela Cia Mate-Laranjeira dona da concessão pelo Decreto 8.799 de 09 de dezembro de 1882, para a exploração dos ervais em terras matogrossenses. KMITTA & LEITE (<http://www.ndh.ufms.br/wp-anais/Anais2010>).

A Gazeta Oficial de 04 de maio de 1894 descreve a construção do porto:

Como sabeis, o porto escolhido foi um dos melhores do baixo Paraguai, situado na antiga fazenda Três Barras, hoje propriedade do Banco Rio e Mato Grosso e nele já se acham em via de conclusão, senão concluídos, não só a ponte para o trapiche como também os armazéns destinados ao depósito dos nossos produtos.¹⁰

De maneira que, a indústria ervateira auferia corpo. Fora as grandes concessões de extensas faixas de terras, a empresa Mate-Laranjeira arremeteu-se na construção de estradas de acesso, pontes e portos de vazante dos seus produtos, e na rede telegráfica. Conectada a construção do Porto, foi construída uma ferrovia que permitiu a ligação e o transporte da produção que saía da Fazenda São Roque à vila de Murinho. Paralela a extração do mate, foi plantada uma estrutura logística que se compunha de estradas, cidades, locais de trabalhos criteriosamente organizados impedindo a evasão da mão de obra, fundamentalmente indígena e paraguaia.

Juntos a estes fatores despontou uma nova atividade econômica para a região: a emergente exploração do quebracho. Atividades lucrativas que contribuíram para o

¹⁰ Gazeta Oficial de 04/05/1894. Microfilme caixa 1. Arquivo do Estado de Mato Grosso, Cuiabá

desenvolvimento do município de Porto Murtinho, alavancando as atividades de exportação em períodos de curta e média duração. Ao sul do Pantanal, na sua parte mais estreita, diretamente em contato com a Bodoquena, existiu uma atividade que embora menos importante que a pastoril, foi das mais prósperas da região – a extração do quebracho. Para sua industrialização foram montadas duas fabricas de tanino, com produção de mais ou menos doze toneladas diárias. (KUHLMANN, 1954, p. 117) A exploração do quebracho do qual era extraído o tanino foi utilizado na indústria química, em curtumes e na tecelagem e já acontecia desde as últimas décadas do século XIX no Paraguai e na Argentina, sendo muito procurado na Europa. O quebracho é uma árvore de interior extremamente duro com coloração vermelha, existindo em abundância no Chaco Paraguaio e na região de Porto Murtinho, coloca novamente a pequena cidade no cenário econômico matogrossense. KMITTA & LEITE (<http://www.ndh.ufms.br/wp-anais/Anais2010>).

De acordo com os mesmos autores estudos realizados por Franco, quando apresenta as seguintes características para a madeira do quebracho: “possui três camadas: a casca é preta, o âmago- a parte branca e com o cerne vermelho, do qual se extrai o tanino [...]” (FRANCO, 2004, p. 8) Prosseguindo, destaca que “[...] uma árvore de quebracho tinha em média 80 cm de diâmetro e o tronco media de 7 a 12 metros de altura.” (IDEM, p. 9) Por ser árvore de complexo reflorestamento, sendo arvore nativa da região, a extração célere resultou na devastação dos quebrachais que foram dizimados. Segundo Leonardi, ”o extrativismo por suas próprias características, é a atividade que não pode ser pensada como se os seres humanos pairassem acima da natureza e do meio ambiente.” (LEONARDI, 1999, p. 15) Com a carência do quebracho, houve o fechamento das indústrias de tanino em meados dos anos de 1970.

O autor deste esteve fazendo pesquisas na localidade e encontrou algumas pessoas que viveram a época de ouro. Levado por uma tia conversou com um senhor cujo nome é Antônio B., de 90 anos, residente no Bairro Florestal, que ainda se lembra de algumas coisas. Na conversa que se desenvolveu o senhor disse “naquela época Porto Murtinho tinha muito dinheiro correndo, a gente podia comprar comida e remédios”. “Tenho muitas saudades”. “Havia o trem que carregava as toras da madeira de Quebracho até aqui e daqui embarcava nos navios para outros estados brasileiros e para o mundo.”

Esteve, também, no Bairro Che Ro Ga Mi conversando com dona Ramona F, de 89 anos, filha de um dos ex-trabalhadores da Cia. Florestal. A mesma contou que houve um período em que as pessoas viviam bem em Porto Murtinho. “Corria dinheiro, era pouco, mas,

para nós dava bem e tinha com que se manter. Nunca faltou o pucheiro¹¹.” Percebe-se que o povo murtinhense vive de saudades, da era próspera. Dando-se voltas pela atual Porto Murtinho viu-se muita desolação e pobreza por toda a parte. Que o quartel – 2.^a Cia de Fronteira é quem mantém a cidade viva juntamente com o turismo de pesca. Uma população composta de muitas famílias paraguaias.

Nos dias atuais, quase não há descendentes dos trabalhadores da Cia. Florestal. Por exemplo, esteve-se na casa do senhor Carlito da S., 70 anos, ex-mecânico que teve o avô militar que serviu em Porto Quebracho, mas, não soube contar nada sobre a Cia. Florestal, porque ainda não era nascido. Disse também que suas tias que são bem mais velhas que ele, não tinham conhecimento de nada.

O Anuário (ANUÁRIO, 1943, p.256) descrevia veementemente o desenvolvimento, observa-se que os investimentos de alto custo e a severa execução dos trabalhos quando da extração da matéria-prima, tanto a erva como o tanino, faziam uma viagem por uma via de mão dupla: investimentos e lucros em curto prazo. Kuhlmann faz a seguinte análise no que tange o desenvolvimento da região.

Entretanto, toda a região é escassamente povoada, contando apenas com um centro urbano de importância - Corumbá, [...] Porto Murtinho, que já teve grande importância na exportação do mate, é uma pequena cidade, que vive da indústria do tanino e do charque. (KUHLMANN, 1954, p. 117)

Segundo Kamtta & Leite a Quebracho do Brasil encerrou suas atividades com a entrada do Brasil na Segunda Guerra Mundial, quando foi anexado ao território de Ponta Porã, como Área de Segurança Nacional. Os empresários eram maioria de estrangeiros com investimentos na região, na produção de tanino, fundamentalmente eram alemães, retornaram ao seu país de origem ou simplesmente se ausentaram do Brasil. Fato que levou o município mais uma vez à decadência econômica. A Florestal Brasileira manteve suas atividades até os anos de 1978. Silva faz um lembrete quanto à mão de obra usada na fábrica e as dificuldades que enfrentaram, tendo em vista a escassez da mão de obra.

O autor aponta que “Dado ao isolamento em que vive Porto Murtinho, não pode chegar até lá o operário dos demais centros nacionais e, em consequência das últimas leis de imigração, já vai rareando a presença do peão paraguaio, que sempre foi o trabalhador daquela zona.” (SILVA, 2003, p. 156).

As atividades foram sendo encerradas vagarosamente em 1977, pois, houve a escassez de matéria prima e o surgimento de produto sintético substituindo o tanino. O município de Porto Murtinho enfrenta mais uma vez a decadência econômica, desta vez,

¹¹Pucheiro – carne com osso.

tendo um número elevado de desempregados. Segundo o IBGE, “o município contava com uma população estimada de 13.634 habitantes, sendo que deste total, 14,67% fica desempregada na mesma fração de tempo, comprometendo a economia local”. É uma fase que consta na página da história da cidade e na de muitos moradores. Há na cidade o signo deixado pela Cia Laranjeira - a locomotiva, recebeu da Florestal Brasileira e da Quebracho do Brasil os signos de uma época. São eles: a chaminé da Florestal e as ruínas da vila de Porto Quebracho. Atrativos turísticos no presente, conservando as marcas do passado.

3.2 O TURISMO EM PORTO MURTINHO

Quanto ao Turismo o Município de Porto Murtinho apresenta grande potencial turístico:

“A Pesca – São mais de duzentas e trinta espécies de peixes que fazem de Porto Murtinho a região mais piscosa de todo o Estado de Mato Grosso do Sul. Há Pousadas e barcos hotéis oferecem conforto e tranquilidade para famílias e amigos apaixonados por pescaria. Desde a hospedagem, passando pela preparação (iscas, barcos, motor) e chegando até a pescaria no Rio Paraguai, donos de hotéis, pilotos e pescadores que atendem àqueles que fazem de Porto Murtinho um paraíso da pesca.

No Paraguai há a Festa do Touro Candil uma tradição folclórica desde o meio do século XVIII, e a origem da festa aconteceu quando dois amigos paraguaios em uma viagem para a Espanha assistiram as touradas. De volta à Assunção, capital da República do Paraguai, para cumprir uma promessa feita à Virgem de Caacupê, padroeira do Paraguai, resolveu montar uma brincadeira que misturasse música e dança para divertir o público durante os festejos da santa. O primeiro contato com a manifestação cultural denominada Touro Candil em Porto Murtinho, se deu por volta do ano de 1995, com o Sr. Xisto Salvador Antunes, morador da cidade, com nacionalidade paraguaia, mas morando há um bom tempo no município de Porto Murtinho, resolveu reproduzir uma parte da brincadeira do Touro Candil que já tinha presenciado no Paraguai, e na sua própria casa convidou parentes e amigos para participarem da organização e preparativos da festa. Em pouco tempo a brincadeira caiu no gosto do povo, tomou corpo e se fixou como folclore popular. Durante a festa, a armadura de um touro, feita de madeira recoberta com o couro natural de um boi, é carregada por um personagem que ameaça precipitar-se sobre os 13 participantes da festa, os quais expressam um grande prazer em enfrentar o boi, que tem os chifres em chamas. No final da brincadeira, o boi é queimado na fogueira, sendo, portanto sacrificado simbolicamente

Figura 6 –Hotel Hannah



CRÉDITOS: Santos, M. S dos,

O hotel Hanaah dá as boas-vindas aos turistas com acomodações de boa qualidade e o conforto que esperam. Um dos marcos da cidade de Porto Murtinho são os bons hotéis que não deixam a desejar a nenhum turista que deixa sua residência, para fazer a sua pesca no rio Paraguai.

Em Porto Murtinho, a fé católica do povo está demonstrada em praça pública onde se encontra a gruta de Nossa senhora que saúda os turistas, com sua beleza. Com a escultura de dois bois, também símbolos da região pantaneira.

Figura 7 – Gruta de Nossa Senhora – Ponto Turístico de Porto Murtinho.



CRÉDITOS: Santos, M. S. dos

Figura 8 – Cuia e bomba - Do Roteiro turístico de Porto Murtinho



CRÉDITOS: Santos, M. S. dos

Em seguida, pode-se ver em pontos aleatórios na cidade de Porto Murtinho, monumento erigido para sacramentar a história de dois povos que se uniram pelos usos e costumes: brasileiro e paraguaio. O paraguaio acostumado ao seu chimarrão trouxe para a cidade esse hábito de, ao levantar-se cada família toma o seu chimarrão. Depois, mais tarde o hábito de tomar o tereré, com água fria, por causa do clima quente na região.

Uma rememoração ao passado é a “Maria Fumaça”, em praça pública, para que se recorde os áureos tempos da Quebracho do Brasil. É uma relíquia e um monumento histórico da cidade, que tem muitas histórias de dor e sofrimento para os moradores de Porto Murтинho.

Figura 9 – Maria Fumaça – Roteiro Turístico da época áurea da extração o tanino.



CRÉDITOS: Santos, M. S. dos

Segundo Sigríst (2009, p. 125-129) no Paraguai existe a Festa do Touro Candil, uma tradição folclórica desde o meio do século XVIII, e a origem da festa aconteceu quando dois amigos paraguaios em uma viagem para a Espanha ver as touradas. De volta à Assunção, capital do Paraguai, para cumprir uma promessa feita à Virgem de Caacupê, padroeira do Paraguai, resolveu montar uma brincadeira que misturasse música e dança para divertir o público durante os festejos da santa.

Conforme Sigríst (2009) a primeira relação com a manifestação cultural conhecida como Touro Candil em Porto Murтинho se deu por volta de 1995, com o Sr. Xisto Salvador Antunes, morador da cidade, com nacionalidade paraguaia, morando há um tempo no município de Porto Murтинho, resolveu também realizar a festa ou uma parte da brincadeira do Touro Candil que já tinha conhecido no Paraguai. Na sua própria residência chamou parentes e amigos para participarem da organização e preparativos da festa. Em pouco tempo todos na cidade estavam gostando da brincadeira, que caiu no gosto popular, tomou corpo e se fixou como folclore popular. Nessa festa, fazem uma armadura de um touro, de madeira recoberta com o couro natural de um boi, é carregada por um personagem que ameaça precipitar-se sobre os treze participantes da festa, os quais expressam um grande prazer em enfrentar o boi,

que traz os chifres em chamas. No final da brincadeira, o boi é queimado na fogueira, sendo, portanto sacrificado simbolicamente.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Para o futuro da estratégia brasileira e sul-americana, é necessário iniciar de um dado de realidade: o destino da América do Sul será mais dependente das preferências e resoluções a serem tomadas pelo Brasil. De maneira que, o nosso país terá que assumir e/ou amparar algumas deliberações capitais, mas também, antes deverá decidir sobre a uma competente estratégia econômica. Porque se a opção que tomar vier pelos “caminhos do mercado”, o Brasil se converterá numa economia exportadora de superior intensidade, de petróleo, alimentos e commodities, seria como uma “periferia de luxo” das forças compradoras do mundo. Como foram (no seu tempo) a Austrália e Argentina, ou o Canadá, mesmo depois de se tornar industrializado. Caso isso aconteça, o Brasil condenará o restante da América do Sul à sua classe conhecida como histórica e secular, de periferia “primário-exportadora” da economia mundial, o que não se deseja que ocorra mais nunca. Acontece que o Brasil tem atualmente competência e probabilidade de instalar uma via totalmente nova dentro da América do Sul, idêntica ao da economia dos EUA. Ajustando indústrias de elevado valor aglomerado, com a produção de alimentos e commodities de superior produtividade, sendo, ao mesmo tempo, autossuficiente da ótica energética. Esta não é uma escolha puramente metodológica ou da economia, pois, ela supõe uma decisão de natureza política e hábil, sobre os objetivos do estado e da inserção internacional do Brasil. Neste caso, existem duas alternativas para o Brasil: 1^a. Manter-se sócio preferencial dos EUA, na administração da sua supremacia continental, como é o caso do Canadá, 2.^a ou labutar para majorar sua capacidade de determinação estratégica livre, na economia e da sua segurança. Por meio de uma política competente e resolvida de complementar e competir crescentemente com os EUA, arrastando as potências do mundo. Para fortalecer a sua relação de líder e de solidariedade com os países da América do Sul. Para que isso ocorra, o Brasil necessita aumentar organismos e capacidades para atuar no viveiro regional e em outros ambientes colaterais de articulação de negócios e uniões, como é o caso do grupo das “potências continentais” – China e Índia, na Ásia, e da África do Sul, na África Subsaariana e no Atlântico Sul – que coincide com a articulação dos BRICS – que adotou a primeira medida concreta anunciando a criação de um Banco de Desenvolvimento em julho de 2014. PADULA (2016, p. 554).

A resposta à pergunta do questionamento que se faz na introdução deste TCC é a seguinte: “Sim, é possível esta ligação dos portos do norte do Chile ao Brasil e aos outros países da América do Sul. Uma vez que as providências estão sendo tomadas. Como a ponte que une Brasil e Paraguai e outras de menor porte entre os outros países.”

Este trabalho de pesquisa deu ao acadêmico a possibilidade de conhecer mais sobre o Corredor Bioceânico, o motivo pelo qual se necessita desse corredor, sobre a construção da ponte que liga a cidade de MS, Porto Murtinho à cidade de Carmelo Peralta, no Paraguai. Teve grande conhecimento a respeito da cidade de Porto Murtinho no estado de Mato Grosso do Sul, dos países vizinhos (Peru, Bolívia, Paraguai e Chile) e os conhecimentos dados pelo professor da disciplina no contato acadêmico.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ANUÁRIO do Oeste Brasileiro (Anuário de Corumbá, n.3, 1943).

ARRUDA, G. , **Cidades e Sertões: entre a história e a memória.** 2000, p. 114.

Travassos, Mário (1935). **Projeção Continental do Brasil.** São Paulo: Companhia Editora Nacional. [[Links](#)].

CATAIA, M. A. (2008). **Fronteiras: territórios em conflito.** Apud Anais do XIII Encontro Paranaense de Estudantes de Geografia (EPEG). Cascavel: Universidade Estadual do Oeste do Paraná.

CERVO, Amado Luiz; BERVIAN, Pedro Alcino. **Metodologia científica.** 4. ed. São Paulo: Makron Books, 1996.

COSTA, Edgar Aparecido da. **Ordenamento territorial em áreas de fronteira.** Apud: _____; OLIVEIRA, Marco Aurélio Machado (Org.). **Seminário de Estudos Fronteiriços.** Campo Grande: Ed. UFMS, 2009, v. 1, p. 61-78.

FRANCO. M. D. S. **A empresa Florestal Brasileira S.A. e a produção de tanino em Porto Murtinho, Mato Grosso do Sul.** 2004. 31 f. Monografia (Especialização em História) Universidade Federal do Mato Grosso do Sul.

GADELHA, Carlos Augusto Grabois; COSTA, Laís. **A política nacional de integração e desenvolvimento das fronteiras: o Programa de Desenvolvimento da Faixa de Fronteira – PDF.** Apud: Oliveira, Tito Carlos Machado de (org.). **Território sem limites: estudos sobre fronteiras.** Campo Grande: Ed. UFMS, 2005. p. 25-46.

HAESBAERT, R. (2004). **Dos múltiplos territórios à multiterritorialidade.** Apud Anais do I Seminário Nacional sobre Múltiplas Territorialidades. Porto Alegre: Programa de Pósgraduação em Geografia da UFRGS. Recuperado em 10 de junho de 2014, de http://www.uff.br/observatoriojovem/sites/default/files/documentos/CONFERENCE_Rogério_HAESBAERT.pdf

....., **O Mito da desterritorialização:Do “fim dos territórios” à multiterritorialidade.**BERTRAN BRASIL (2004)

KUHLMANN, E. **A vegetação de Mato Grosso- seus reflexos na economia do Estado.** Apud: Revista Brasileira de Geografia. n. 1. jan/março 1954. p. 77-122

....., Rogério; LIMONAD, Ester. Revista Eletrônica de Ciências Sociais Aplicadas. **O Território em Tempos de Globalização.** 15 de Agosto de 2007, nº 2 (4), vol.1

LE GOFF, J. **A visão dos outros: Um medievalista diante do presente.** 1999 Apud: CHAUVEAU, A.; TÉTARD, P. (Org.) **Questões para a história do presente.** Bauru: Edusc, 1999.

LEONARDI. V. P. B. **Os historiadores e os rios: natureza e ruína na Amazônia brasileira.** Brasília: Paralelo 15. Ed. UNB, 1999.

MACHADO, Lia Osório et. al. **O desenvolvimento da faixa de fronteira: uma proposta conceitual-metodológica.** Apud: Oliveira, Tito Carlos Machado de (org.). **Território sem**

limites: estudos sobre fronteiras. Campo Grande: Ed. UFMS, 2005. p. 87-112.

PADULA, Raphael. Revista de Economia Política, vol. 36, nº 3 (144), pp. 536-556, julho-setembro/2016.

PESAVENTO. S.J. **Cidades visíveis, cidades sensíveis, cidades imaginadas.** Rev. Bras. História, vol. 27 n.53, jan-jun/2007.

....., Sandra Jatahy. **Além das fronteiras.** Apud: MARTINS, Maria Helena (Org.). **Fronteiras culturais:** Brasil, Uruguai, Argentina. Cotia-SP: Ateliê Editorial, 2002. p. 36-39.

QUEIROZ. P. R. C. **Vias de comunicação e articulações econômicas do antigo sul de Mato Grosso (séculos XIX e XX):** Notas para discussão. UFMS/Dourados. 2004. p.1-37
RAFFESTIN, C. (1993). **Por uma geografia do poder.** São Paulo: Ática.

SANTA GADEA, R. (2012). **“Oportunidades y desafíos de la integración sudamericana: una perspectiva andina”.** Apud **A América do Sul e a integração regional.** Brasília: FUNAG.

SAQUET, M. A. **A renovação da Geografia:** a construção de uma teoria de território e territorialidade na obra de Jean Gottmann. Revista da ANPEGE. v.5, 2009.

SIGRIST, M. **Touro Candil:** iluminando as fronteiras em Mato Grosso do Sul. Apud: **Papéis:** Revista do Programa de Pós-Graduação em Estudos de Linguagens - Universidade Federal de Mato Grosso do Sul, Campo Grande, v.13, n. 25, p. 125-139, 2009.

TRAVASSOS, Mário (1935). **Projeção Continental do Brasil.** São Paulo: Companhia Editora Nacional. [[Links](#)]