

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

FABIANE DE OLIVEIRA MORETI CABRERA

**IMPLEMENTAÇÃO DA ROTA BIOCEÂNICA NO ESTADO
DE MATO GROSSO DO SUL: UMA ANÁLISE SOBRE A
DINÂMICA ECONÔMICA E SUAS IMPLICAÇÕES**

JARDIM - MS

2019

FABIANE DE OLIVEIRA MORETI CABRERA

**IMPLEMENTAÇÃO DA ROTA BIOCEÂNICA NO ESTADO
DE MATO GROSSO DO SUL: UMA ANÁLISE SOBRE A
DINÂMICA ECONÔMICA E SUAS IMPLICAÇÕES**

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.

JARDIM – MS

2019

Ficha catalográfica

Elaborada pelo serviço Técnico da Biblioteca e Documentação

UEMS- Jardim

CABRERA, Fabiane de Oliveira Moreti.

IMPLEMENTAÇÃO DA ROTA BIOCEÂNICA NO ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL: UMA ANÁLISE SOBRE A DINÂMICA ECONÔMICA E SUAS IMPLICAÇÕES/ Fabiane de Oliveira Moreti Cabrera. Jardim: UEMS, 2019. 50 f, 30 cm.

Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação)- Geografia- Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul, 2019.

Orientadora: Prof. ^a. Dr.^a. Ana Paula Camilo Pereira

1. Rota Bioceânica
2. Território
3. Fluxos
4. Circulação.

É cedida à Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul, permissão para publicação e reprodução de cópias deste trabalho de conclusão de curso (TCC), somente para propósitos acadêmicos e científicos, resguardando-se a autoria do trabalho.

Fabiane de Oliveira Moreti Cabrera

TERMO DE APROVAÇÃO

Fabiane de Oliveira Moreti Cabrera

Implementação da rota bioceânica no estado de Mato Grosso do Sul: uma análise sobre a dinâmica econômica e suas implicações

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 (a): Profa. Dra. Ana Paula Camilo Pereira



UEMS – Campo Grande

Examinador 1: Prof.^a Dra. Ana Maria Soares de Oliveira



UEMS – Jardim

Examinador 2: Profa. Dra. Juliana Nazaré Luquez Viana



UEMS – Jardim

Jardim, 18 de Outubro de 2019

DEDICATÓRIA

À minha família

Por dar todo o apoio para a realização do curso e elaboração desse trabalho. Por entender que o conhecimento é o bem mais precioso do homem e apoiar de forma intensa a busca pelo aprendizado.

Obrigada a minha orientadora Ana Paula Camilo Pereira, sempre disposta, que respondia minhas mensagens até aos domingos e por ter me incentivado desde o princípio.

É necessário compreender que a maior diferença entre a morte do pobre e a do rico não é a solidão de um e a multidão do outro, a ausência de flores de um e o fausto de outro, a madeira ordinária do caixão de um e o cedro de outro. Não é nem pela leveza de um e a lerdeza de outro. **A diferença maior é que o enterro do pobre é triste menos pela morte e mais pela vida.**

Eliane Brum - *A vida que ninguém vê* (2006).

RESUMO: A implementação de um Corredor Bioceânico no estado de Mato Grosso do Sul constitui-se como uma possibilidade de desenvolvimento econômico, sobretudo devido o estado despontar economicamente como um grande produtor de grãos. Nessa perspectiva, o estado de Mato Grosso do Sul se constitui um território que implementa ações relacionadas ao agronegócio, e as possibilidades de viabilização de uma Rota Bioceânica favorece tanto o fluxo da produção quanto a importação direta de insumos a preços mais competitivos. O presente trabalho busca discutir a implementação da Rota Bioceânica, analisando de que forma sua idealização está vinculada com a manifestação de interesses dos agentes hegemônicos e suas formas de poder na dinâmica territorial, assim como as implicações econômicas virtuais de tal projeto.

Palavras-chave: Rota Bioceânica; fluxos, território; circulação.

ABSTRACT: The implementation of a Bioceanic corridor in the state of Mato Grosso do Sul is a possibility of economic development, mainly due to its emergence as a major grain producer. From this perspective, the state of Mato Grosso do Sul is a territory that implements actions related to agribusiness, and the possibilities of viability of a Bioceanic Route favors both the production flow and the direct importation of inputs at more competitive prices. This paper discusses the implementation of the Bioceanic Route, analyzing how its idealization is linked to the manifestation of interests of hegemonic agents and their forms of power in the territorial dynamics, as well as the economic implications envisioned by such a project.

Key words: Bioceanic Route; flow; territory; circulation.

LISTA DE FIGURAS

Figura 01 - Distância entre os portos chilenos e Shangai.....	25
Figura 02 - Distância entre o Porto de Santos e Shangai.....	26
Figura 03 - Traçado da Rota Bioceânica.....	31

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 01- Matriz de transportes no estado de Mato Grosso do Sul (2003).....	29
Gráfico 02- Pauta de Exportação de Mato Grosso do Sul	52

LISTA DE SIGLAS

AGESUL - Agência Estadual de Gestão de Empreendimentos

FIEMS - Federação das Indústrias do Estado de Mato Grosso do Sul

PND - Plano de Desenvolvimento Nacional

SETLOG - MS- Sindicato das Empresas de Transporte Rodoviário de Cargas e Logística de Mato Grosso do Sul

UNIRILA - Rede Universitária da Rota de Integração Latino-Americana

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	13
CAPÍTULO I: Rota Bioceânica - Breve introdução	16
CAPÍTULO II: Dinâmicas Produtivas e a Importância Estratégia	20
2.1. Modernização da Agricultura no Brasil	20
2.2. Modernização da Agricultura no estado de Mato Grosso do Sul	23
CAPÍTULO III: Mato Grosso do Sul exportador: as heranças nacionais na economia sul-mato-grossense	29
3.1 A relevância da Rota Bioceânica para o fomento dos fluxos	37
CAPÍTULO IV: O(s) Uso(s) do território na perspectiva da Rota Bioceânica: mudanças e novas dinâmicas territoriais	43
4.1 O território e o poder	44
CAPÍTULO V: A Rota Bioceânica: uma proposta de desenvolvimento. Para quem? Para quê?	50
CONSIDERAÇÕES FINAIS	58
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	62

INTRODUÇÃO

Além disso, a instalação desses capitais globalizados supõe que o território se adapte às suas necessidades de fluidez, investindo pesadamente para alterar a geografia das regiões escolhidas.

(SANTOS, Milton- Por uma outra Globalização 2008).

O presente trabalho ¹busca analisar e compreender, por meio de levantamento bibliográfico e pesquisas no setor de transportes, de que forma a implementação da Rota Bioceânica no estado de Mato Grosso do Sul (nosso recorte espacial de análise) poderá gerar impactos às diversas dinâmicas presentes no território, sejam elas de caráter econômico, circulatório, territorial e social (com enfoque para as questões territoriais e circulação).

A Rota Bioceânica é um projeto que busca diminuir as distâncias entre o setor produtivo nacional e os mercados externos (PIMENTA, 2019). As exportações nacionais são um elemento de suma importância para a economia brasileira e parte significativa da produção dirige-se a exportação, tendo como um dos principais destinos o mercado asiático.

No entanto, alguns estados que possuem uma produção significativa de *commodities* para exportação, como Mato Grosso do Sul, precisam deslocar a produção até os portos do Atlântico, como Paranaguá-PR e Santos-SP, e a partir de tais portos deslocar a produção até o mercado asiático, contornando o continente africano. Temos então um longo trajeto que precisa ser percorrido para que os produtos alcancem seu destino final, o que acaba encarecendo as mercadorias devido ao frete e dispendendo mais tempo até o mercado consumidor. O projeto da rota busca amenizar tal problemática, inserindo um percurso capaz de diminuir a distância até o continente asiático via portos no oceano Pacífico, o que atenuaria as distâncias, economizando no transporte dos produtos e tornando-os mais competitivos.

O percurso em território sul-mato-grossense inicia-se na cidade de Campo Grande, passando por Sidrolândia, Nioaque, Guia Lopes da Laguna, Jardim e por último a cidade de Porto Murtinho, de onde a rota seguirá pelo Paraguai, Argentina e adentrando o Chile desembocando nos portos de Antofagasta e Iquique. Com a mercadoria partindo de portos já

¹ Pesquisa que teve início no ano de 2017, através do trabalho de Iniciação Científica intitulado: Implementação da Rota Bioceânica no estado de Mato Grosso do Sul: uma análise sobre a dinâmica econômica e suas implicações, realizada entre os anos de 2017 e 2018.

no Oceano Pacífico, estima-se uma economia de cerca de 7.000 km, uma redução sensível na distância em relação aos portos no Atlântico

Dessa forma, fica bastante claro que a rota esta amparada na busca por uma maior circulação de mercadorias e a expansão do capital pelo território, pois através dessa disseminação do capital, teríamos uma integração regional, que romperia com as fronteiras políticas, físicas e culturais, o que contribuiria para o incremento ainda maior na dispersão do consumo e do nexu monetário (OLIVEIRA, 2010).

No entanto, a Rota Bioceânica trará em seu enalço uma série de novas dinâmicas territoriais, principalmente no que tange ao setor de transportes e circulação, visto que com a construção da ponte sobre o rio Paraguai, assim como a melhoria e construção de rodovias por parte dos países envolvidos haverá novos e mais intensos fluxos.

A Rota se enquadra como um importante mecanismo capaz de trazer uma maior fluidez, principalmente no que se refere ao tráfego rodoviário ao transporte de produtos com fins de exportação. Com uma significativa economia de tempo e na condução da produção, a Rota apresenta-se como um elemento estratégico, capaz de tornar a produção menos custosa e mais competitiva no mercado externo.

No momento histórico atual, aqueles que reúnem as melhores condições para a circulação aglutinam melhores condições para subsistir num mercado repleto de inovações e com uma concorrência brutal. Dessa forma, ancorada em análises teóricas sobre o território a partir de autores como Claude Raffestin e Milton Santos, será discutido de que forma o território se torna o plano de ação de agentes hegemônicos, que utilizam-se das tessituras para a concretização de projetos que lhes favoreçam os interesses, no presente caso, principalmente de viés econômico.

Ainda embasada em leituras de Milton Santos, será debatido de que forma a rota poderá alterar os fluxos e a circulação dentro do território estadual e de como tais elementos são essenciais para o “sucesso” no atual modelo de desenvolvimento econômico, em que o tempo é elemento valioso, estando a circulação e os fluxos estreitamente ligados a tal questão.

Nessa perspectiva, este trabalho se configura por capítulos que se complementam, sendo que no primeiro capítulo teremos a abertura inicial da discussão, trazendo uma breve análise sobre a Rota Bioceânica e sua imbricação territorial, a partir dos diversos usos que podem ser estabelecidos entre os agentes hegemônicos e o território.

Já segundo no capítulo, “Dinâmicas Produtivas e a Importância Estratégica do Corredor”, será analisado as estruturas produtivas presentes no estado, ancoradas principalmente na produção de grãos e pecuária destinados principalmente para o mercado externo. A partir desses elementos, será demonstrada a importância estratégica da Rota para tais setores produtivos.

O terceiro capítulo, intitulado “A relevância da Rota Bioceânica para o fomento dos fluxos”, argumentará de que forma a infraestrutura presente na Rota irá fomentar os fluxos presentes no estado, deixando-os menos “viscosos” e facilitando a circulação de mercadorias e pessoas.

O quarto capítulo “O(s) uso(s) do território na perspectiva da Rota Bioceânica: mudanças e novas dinâmicas territoriais” buscará analisar de que forma esses novos movimentos circulatórios podem alterar a dinâmica territorial, pois é certo que diante de tal infraestrutura novas relações irão se estabelecer oriundos de fluxos inéditos até então.

Na quinta parte do trabalho “A Rota Bioceânica: uma proposta de desenvolvimento. Para quê? Para quem?” A discussão se dará em torno dos atores que serão os maiores privilegiados com a rota e se esses “privilégios” também irão se estender de igual forma para o restante da população, como argumentado com frequência no discurso oficial.

Já na última parte do trabalho, dentro do sexto capítulo “Mato Grosso do Sul exportador: as heranças nacionais na economia sul-mato-grossense”, será discutido de que forma a economia, baseada na exportação de produtos primários, é onerosa, além de limitar as atividades produtivas e deixar o estado, assim como o país de forma geral, muito dependente do mercado externo e suas oscilações.

As considerações finais apresentarão uma síntese em processo de conclusão das constatações feitas ao longo do trabalho (pois se abrem novas possibilidades de análise sobre esta temática), refletindo sobre as novas dinâmicas que a implementação da rota trará para o território estadual, assim como suas benesses e pontos que merecem uma maior reflexão e cuidado.

CAPÍTULO I: ROTA BIOCEÂNICA- BREVE INTRODUÇÃO

Essas diferentes análises geográficas, estreitamente ligadas a práticas militares, políticas, financeiras, formam aquilo que se pode chamar “a geografia dos estados-maiores”, desde os das forças armadas, até os dos grandes aparelhos capitalistas.

(LACOSTE, Yves (2014)- A Geografia- Isso serve, em Primeiro Lugar, para Fazer a Guerra).

A implantação de corredores bioceânicos é um projeto há muito almejado no estado de Mato Grosso do Sul. A ideia de “corredores de transporte” está prevista nas políticas públicas nacionais desde o I Plano Nacional de Desenvolvimento (PND) (1972-74), presente ao longo dos governos militares (BOURLEGAT, 2019). Diferentes rotas já foram propostas como forma de se promover uma maior viabilidade econômica ao escoamento da produção por meio de corredores que possibilitem uma maior fluidez territorial pelo Oceano Pacífico.

A implementação de um corredor Bioceânico no estado de Mato Grosso do Sul constitui-se como uma possibilidade de desenvolvimento econômico, sobretudo devido despontar economicamente como um grande produtor de grãos, principalmente no que diz respeito a soja e a agropecuária. Nessa perspectiva, o estado de Mato Grosso do Sul tem se constituído como um território que implementa ações relacionadas ao agronegócio, e as possibilidades de viabilização de uma rota Bioceânica favorece tanto o fluxo da produção quanto a importação direta de insumos a preços mais competitivos, o que do ponto de vista econômico traria projeção a economia do estado. Essa iniciativa tem como foco a ideia central de garantir uma maior rentabilidade aos produtos agrícolas por meio de políticas de modernização de portos, estradas, armazenamento de grãos e assim por diante.

Para transportar toda essa produção, que possui como principal destino os mercados asiáticos, como a China, e os países do Mercosul, é necessária toda uma infraestrutura de transportes e organização da logística de circulação. (PADULA; FIORI, 2016). Assim, torna-

se imprescindível uma logística que diminua o preço do traslado das mercadorias, de modo a deixá-las mais competitivas no mercado internacional.

Sobre essa análise, a ligação de portos pela costa do Pacífico até o Atlântico é idealizada continentalmente através da construção e melhoramento de rodovias, assim como da utilização das ferrovias, tais como Novoeste, Ferroeste, Ferronorte e hidrovias que pode se caracterizar como uma possibilidade que traria enormes benesses para os países da América do Sul, dinamizando sua economia, diminuindo custos de deslocamento e tornando suas mercadorias mais competitivas (OLIVEIRA, 2010).

Desse modo, nossa abordagem se restringe espacialmente ao território sul-mato-grossense, buscando elementos que nos auxiliem na compreensão do uso do território a partir de uma perspectiva miltoniana que compreende o território mediante a dinâmica territorial e seus usos. De acordo com Santos et al (2000):

O território usado constitui-se como um todo complexo onde se tece uma trama de relações complementares e conflitantes. Daí o vigor do conceito, convidando a pensar processualmente as relações estabelecidas entre o lugar, a formação sócio-espacial e o mundo. (SANTOS et al, 2000, p. 3).

Nessa compreensão, entendemos mediante uma abordagem teórica do autor que o uso do território se dá de diferentes formas, de acordo com os agentes sociais e, portanto, se estabelece por meio de relações de poder, bem como relações econômicas, daí entender o território como um conjunto de sistemas de objetos e sistemas de ações. Como também, o território é formado pelas diferentes territorialidades, seu uso e apropriação pelos diferentes agentes, tornam-se primordiais para compreender como este território é organizado pelos agentes econômicos que tem interesse nessa rota.

Assim, temos que o território usado é constituído pelo território forma – espaço geográfico do Estado – e seu uso, apropriação, produção, ordenamento e organização pelos diversos agentes que o compõem: as firmas, as instituições – incluindo o próprio Estado – e as pessoas (SANTOS, 2004).

Ainda nessa abordagem sobre o uso do território, destacamos que:

O uso do território pode ser definido pela implantação de infraestruturas, para as quais estamos utilizando a denominação sistemas de engenharia, mas também pelo dinamismo da economia e da sociedade. São os movimentos da população, a distribuição da agricultura, da indústria e dos serviços, o arcabouço normativo, incluído a legislação civil, fiscal e financeira, que

juntamente como o alcance e a extensão da cidadania, configuram as funções do novo espaço geográfico (SANTOS; SILVEIRA, 2001, p. 21).

Dado isso, compreendemos que pensar o território a partir do seu uso torna explícita a priorização da dimensão econômica, e nesse contexto, o desenvolvimento dos transportes a partir de seus diversos modais está inserida nessa discussão sobre o uso do território pelos agentes econômicos, incluindo nessa análise o Estado em suas diferentes escalas, bem como o setor empresarial.

A partir dessa abordagem, nosso intuito é observar de que forma esses agentes tem promovido o uso do território mediante a implantação do Corredor Rodoviário Bioceânico de Mato Grosso do Sul até os portos do Chile, passando pelo Paraguai e Argentina. Em outras palavras, como as relações de poder se estabelecem a partir do uso do território sul-mato-grossense para o escoamento da produção a partir de um outro percurso territorial, quais as implicações territoriais, quais interações sociais e econômicas podem ser viabilizadas pela rota Bioceânica.

Essas relações são compreendidas a princípio, devido uma das principais ambições que os investimentos em obras de infraestruturas no Mercosul almejam, que é a intensificação das interações espaciais entre os núcleos urbanos de diversos tamanhos que se encontram distribuídos no decorrer das rodovias, facilitando transações entre os diversos municípios que compõem a rede urbana regional. (SOUZA; SILVEIRA, 2011).

Além disso, tem-se ainda que a ligação com países como o Chile, Paraguai e Argentina pode fomentar outros setores da economia, como o turismo, já que o estado possui regiões de alto potencial turístico como o Pantanal e a região da Bodoquena, que já são amplamente contemplados por turistas dos países vizinhos, principalmente Bolívia e Argentina. Porém, com uma infraestrutura rodoviária mais adequada, contando com estradas bem pavimentadas e com ligação direta ao estado, poupando muito tempo de viagem, o turismo encontraria forte ferramenta para promover seu pleno desenvolvimento.

Já no que tange ao setor industrial, a implementação do Corredor Rodoviário Bioceânico poderá potencializar a instalação de indústrias no estado, já que com a recuperação e instalação de novas rodovias haverá, muito provavelmente, uma maior facilidade para o transporte de mercadorias, diminuindo seus custos e tempo de deslocamento (BUENO, 2019). A minimização dos gastos e a maior capacidade para o escoamento da

produção é um grande incentivo para que novas indústrias tenham interesse em se instalar no estado.

Neste contexto, destacamos o recorte espacial para análise sobre a implantação do corredor Bioceânico o estado de Mato Grosso do Sul. Nessa perspectiva, nosso intuito é analisar de que forma a implementação da Rota Bioceânica irá alterar a dinâmica econômica e social no estado.

CAPÍTULO II: DINÂMICAS PRODUTIVAS E A IMPORTÂNCIA ESTRATÉGICA DO CORREDOR

No caso das atividades just-in-time, uma só temporalidade é considerada: é a fórmula de sobrevivência no mundo da competitividade à escala planetária. Como dado motor, uma só existência, a dos agentes hegemônicos, é, ao mesmo tempo, origem e finalidade das ações.

(Milton Santos (2008) - Por uma outra Globalização).

Por meio do levantamento bibliográfico, assim como da respectiva análise dos materiais consultados foi possível chegar a uma compreensão mais ampla relativa ao projeto de implantação da Rota Bioceânica tendo como recorte o estado de Mato Grosso do Sul até os portos do Norte do Chile, bem como destacar alguns elementos interpretativos dos seus impactos no âmbito econômico, social, político, assim como as novas tessituras que serão criadas no território sul-mato-grossense como a possibilidade da efetiva implantação da rota.

Para melhor assimilação dos resultados obtidos, é importante compreendermos o contexto atual do estado de Mato Grosso do Sul através de um breve resgate histórico numa escala nacional, o que reflete territorialmente em Mato Grosso do Sul, configurando uma reorganização territorial de suas dinâmicas produtivas e sociais na atualidade.

2.1 Modernização da Agricultura no Brasil

O processo de modernização da agricultura no Brasil acompanhou o desenvolvimento das tecnologias e o florescimento da produção industrial, tendo início na década de 1950 por meio das importações de maquinarias produtivas mais avançadas. Na década de 1960, teremos o surgimento de uma classe dentro do setor industrial nacional interessada na produção de equipamentos e insumos voltados para as atividades agrícolas.

Inovações técnicas e organizacionais na agricultura concorrem para criar um novo uso do tempo e um novo uso da terra. O aproveitamento de momentos vagos no calendário agrícola ou o encurtamento dos ciclos vegetais, a velocidade da circulação de produtos e de informações, a disponibilidade de crédito e a preeminência dada à exportação constituem, certamente, dados

que vão permitir reinventar a natureza, modificando solos, criando sementes e até buscando, embora pontualmente, impor leis ao clima. Eis o novo uso agrícola do território no período técnico-científico-informacional (SANTOS; SILVEIRA, 2008, p. 118).

Era um momento em que diversos países passavam pelo processo de expansão industrial, cada vez mais sequioso de matérias primas para abastecer suas indústrias. O Brasil buscava meios de se encaixar nas exigências do mercado internacional, fomentando sua produção agrícola e conseqüentemente suas exportações, por meio da introdução de novas tecnologias e práticas modernas de trabalho no campo. Era defendida a ideia de que o atraso econômico do país estava vinculado a rusticidade do setor agrícola, que não produzia de modo satisfatório, a ponto de alavancar as exportações nacionais. Alegava-se que a agricultura não produzia o suficiente para abastecer o setor urbano e o mercado externo.

A década de 1970 foi marcada pelo o que se chamou de “industrialização da agricultura”, se tornando cada vez mais subordinada à indústria. Neste contexto, houve pouco espaço para o pequeno produtor, que não conseguiu se modernizar, devido aos altos custos, e o campo brasileiro apresentava cada vez mais uma estrutura fundiária pautada na concentração de terras nas mãos de uma minoria, que produziam muito mais para abastecer as indústrias e para a exportação (TEIXEIRA, 2009, p.04).

Dessa forma, temos o incremento das exportações nacionais, fato que se tornou viável devido o aumento da produtividade, fruto da ascensão dos avanços técnico-científicos aliados as novas políticas e planos econômicos que foram desenvolvidos, o que possibilitou uma expansão das unidades de produção.

No entanto, é vultoso considerarmos que esses avanços não atingiram todos os produtores, ficando segregadas do processo de modernização as propriedades menos favorecidas. Os grandes beneficiários desse processo foram os grandes proprietários e alguns ramos produtivos específicos, notadamente aqueles voltados para a exportação. Este é outro ponto que merece destaque, o conflito entre a agricultura de exportação e a agricultura voltada para o mercado interno, visto que espaços antes dedicados a produção de mercadorias voltadas ao abastecimento interno foram ocupados por produções que visavam o mercado internacional.

Hoje, tanto os cinturões quanto as frentes pioneiras revelam que o território brasileiro tem incorporado muitas das características da chamada revolução agrícola, mas especialmente nas culturas de exportação, aquelas que consolidam a divisão territorial do trabalho mundial. Assim, esses produtos acabaram por invadir, com velocidade cada vez maior, áreas antes destinadas

às produções domésticas. Houve uma desvalorização das agriculturas alimentares básicas e de tradição nacional (como arroz, feijão e mandioca), e isto se dá com a colaboração do crédito público, da informação, da propaganda e dos novos consumos (SANTOS; SILVEIRA, 2008, p. 120).

Fica evidente como as mudanças em relação a agricultura trouxeram uma série de impactos e consequências para o Brasil, muitos dos quais são refletidos até os dias atuais, nas estruturas físicas e econômicas do país. Diversos problemas sociais que marcaram profundamente a população brasileira foram oriundos desse período, em que, embora o Estado tenha alentado políticas visando a otimização da produção agrícola e das exportações, não houve contrapartida em políticas públicas em relação ao pequeno produtor, que foi alejado de suas terras, o êxodo rural, o descontrolado crescimento urbano e assim por diante.

Cabe acrescentar, ainda, que os três processos descritos foram estreitamente dependentes de uma ação estatal específica, ou seja, de um “projeto modernizante” comandado pelo Estado, que ao mesmo tempo que os viabilizava não promoveu mecanismos compensatórios sobre seus efeitos sociais na estrutura agrária, nos recursos naturais, nos desequilíbrios do abastecimento alimentar, na concentração da renda, nas disparidades regionais, no êxodo rural. Assim, os resultados contraditórios da inserção da agricultura no novo padrão de acumulação manifestaram-se com rapidez e intensidade alarmantes, agravando a crise agrária e rebatendo-a perversamente na crise urbana (GRAZIANO DA SILVA, 1996, p. 35).

A modernização da agricultura nacional teve uma face perversa, gerando consequências que ecoam até o presente, ainda sem vistas de mudança, mas que em realidade as disparidades e problemáticas se acentuaram e acentuam cada vez mais.

A exportação, fator amplamente defendido na época da modernização, ultrapassou os limites do discurso e tornou-se um dos principais elementos econômicos atuais, responsável por parte significativa do PIB nacional e por manter a balança comercial positiva. Eis porque as exportações se apresentam de forma tão crucial e a Rota Bioceânica vai ao encontro dos anseios governamentais e dos produtores, delineando um caminho que agiliza e barateia o transporte das mercadorias em seu longo caminho até o mercado asiático.

Dessa forma, o país contaria com produtos em preços mais competitivos (com a diminuição do tempo e de gastos em relação ao traslado dos produtos), atraindo novos mercados e ensejando uma abertura comercial favorável ao Brasil, e em particular, ao estado de Mato Grosso do Sul, um dos grandes exportadores de *commodities* nacionais (MARQUES, 2019).

2.2 A modernização da Agricultura no estado de Mato Grosso do Sul: e seus reflexos na atualidade

O desenvolvimento da agricultura no Mato Grosso do Sul se deu no bojo do desenvolvimento de novas técnicas e avanços científicos que o país estava vivenciando entre as décadas de 1960-1970, que proporcionaram o plantio e desenvolvimento de culturas nos solos ácidos do cerrado por meio do sistema de calagem. Dessa forma, a barreira ambiental dos “sertões” bravios foi vencida e a agricultura pode desenvolver-se.

Assim, verificou-se que o Centro-Oeste incorporou as transformações ocorridas no processo produtivo em âmbito nacional a partir da década de 1970, apresentando grande melhoria nas formas produtivas, com maior mecanização e uso de insumos químicos. Porém, não há mudanças no que se refere a concentração fundiária, permanecendo uma alta concentração de terra em poder de uma minoria (TEIXEIRA, 2009, p. 06).

A concessão de créditos por meio de incentivos governamentais também foram ferramentas importantes para essa expansão, tanto para aquisição de ferramentas modernas como para a compra de novas terras. No entanto, como salientando por Teixeira (2009), essa estrutura agrária moderna ancorou-se em bases arcaicas que não sofreram mudanças significativas, principalmente no que diz respeito a concentração de enormes porções de terra nas mãos de poucos produtores, a exemplo de Mato Grosso do Sul.

Já na década de 1990, os estados do Centro-Oeste despontavam como importantes produtores de grãos, principalmente de soja e milho, sendo introduzidos em uma nova divisão territorial do trabalho.

As novas possibilidades de sucesso dessa cultura em solos ácidos devem-se em grande parte à invenção do milho híbrido BR-201. Ambos os produtos evidenciam a ocupação periférica, que a modernidade contemporânea tornou possível, e não podem esconder as pegadas das grandes firmas agroalimentares sulistas. Ceval, Sadia, Frangosul, Avipal e também Perdigão são responsáveis pela expansão acelerada das fronteiras agrícolas nessa região, onde implantaram monoculturas altamente científicas que são, certamente, solidárias com as cadeias produtivas que essas empresas comandam (SANTOS; SILVEIRA, p. 129, 2008).

No enalço das novas terras, instigados pelos valores mais baixos e pelos incentivos governamentais, diversos produtores e empresas se instalaram na região, contemplando uma excelente oportunidade para expansão e fomento das atividades econômicas.

Dessa forma, o estado de Mato Grosso do Sul passou por um incremento significativo de áreas agricultáveis, assim como de atividades ligadas a tal setor produtivo, ampliando a atração de grupos de pessoas para um estado até então parcamente ocupado e urbanizado. Tal evento irá mudar de forma sensível a configuração espacial do território estadual, que seguirá o circuito da lógica produtiva. Extensas áreas serão dedicadas a agricultura e pecuária, juntamente com fortes investimentos em fixos, principalmente na área de transportes, visando uma maior fluidez do território.

Essa logística prevalece até o presente, e o projeto do corredor bioceânico é um exemplo contundente desse sistema produtivo ancorado nas exportações, amplamente dependente de estruturas físicas que lhes sustente e subsidiem de forma adequada suas necessidades, sobretudo para o setor empresarial, um dos principais agentes interessados nessa iniciativa.

A região Centro-Oeste do Brasil é hoje importante base agroexportadora do país, exportando seus produtos para diversas regiões do mundo, principalmente para o continente asiático e europeu. A China permanece como principal destino das exportações de Mato Grosso do Sul, com 44,46% do total da pauta, com crescimento de 103,78% de participação dos Estados Unidos e Japão com 69,75% de expansão (ARMÔA, 2019). Os estados dessa região, onde inclui-se Mato Grosso do Sul, começaram a expandir sua agroindústria, principalmente da soja, na década de 1980, quando as novas tecnologias instaladas no território se mostraram eficazes no aproveitamento do espaço dos cerrados para fins exploratórios (BERNARDES, 2007).

O olhar do Estado, enquanto ente administrativo e provedor de políticas públicas e dos novos investidores voltou-se para essa região quando as transformações no sistema capitalista, proporcionada pela globalização, evidenciaram um novo modelo acumulativo. Esse novo modelo pautava-se no progresso técnico-científico-informacional (SANTOS, 2008) e almejava uma reprodução ampliada do capital, desobstruindo barreiras espaciais, como ocorreu no Centro-Oeste e a superação dos cerrados pelos avanços tecnológicos.

No início dos anos 70, com o objetivo de abastecer os centros urbanos e de incentivar a exportação de produtos não tradicionais, o governo brasileiro coloca em ação programas que se constituíram no sustentáculo do desenvolvimento que se iniciava no Brasil Central, desencadeando uma política que visava o aumento da produção e da produtividade em atividades

agropecuárias e que se vinculava ao Programa de Corredores de Exportação²(BERNARDES, 2008, p. 327).

É importante salientarmos o fato de que o estado de Mato Grosso do Sul ocupa importante posição como corredor nacional para o escoamento da produção agrícola, vindos, sobretudo, pela BR-163 produtos provenientes do estado de Mato Grosso, que seguem em direção ao Porto de Santos - SP, assim como algumas mercadorias dos países vizinhos que também percorrem o estado em direção a região Sudeste do país. Com o tráfego constante e intenso de caminhões, o estado amplia seus interesses do capital empresarial para uma maior racionalização do escoamento de sua produção (CAMILO PEREIRA, 2018).

Dessa forma, podemos notar que Mato Grosso do Sul possui um importante papel na economia nacional, sendo de importância logística para a integração continental, o que justifica o grande interesse na Rota Bioceânica, pois esta contribui com a dinamização do processo de escoamento da produção, principalmente no que tange ao mercado asiático, o maior comprador de grãos do estado. No entanto, de acordo com o próprio Zoneamento Ecológico-Econômico de Mato Grosso do Sul (2009), o estado possuía (e ainda possui) uma significativa deficiência na área de transportes, principalmente no que tange as vias destinadas aos transportes das mercadorias que buscam os portos no Atlântico. O documento pontua da seguinte forma:

A grande maioria da soja produzida no Estado é transportada por via rodoviária e o porto de exportação é o de Paranaguá/PR, que fica a mais de 1000 km da região produtora. Usando Dourados como base, o frete por tonelada chegou a R\$ 110,00/ton para Paranaguá/PR no pico da safra, resultando em R\$ 6,60/saca, valor equivalente a 15% do preço da saca de soja na região (Zoneamento Ecológico-Econômico do Mato Grosso do Sul, , 2009, p. 23).

Com a Rota Bioceânica, ao invés da produção regional ter de se direcionar até os Portos de Santos e Paranaguá, para então seguir de navio para a Ásia, tendo que contornar o continente africano (o que aumenta de forma significativa à distância e o tempo, consequentemente encarece o produto e atrasa sua chegada), os produtos seriam transportados até os portos chilenos, como o de Antofagasta e seguiriam direto para a Ásia. Com isso, é inegável, que teríamos uma diminuição significativa no tocante a distância percorrida até

² Corredores de exportação são definidos como um sistema integrado de transporte e armazenamento para escoamento de produtos de alta concentração e grandes volumes, de forma a agilizar seu escoamento para exportação ou mesmo consumo interno (JÚNIOR, 2009)

alcançar o mercado asiático, logo, teríamos uma diminuição dos custos com o transporte, o que tornaria a produção nacional mais barata e mais competitiva.

Uma das características do presente período histórico é, em toda parte, a necessidade de criar condições para maior circulação dos homens, dos produtos, das mercadorias, do dinheiro, da informação, das ordens etc. Os países distinguem-se, aliás, em função das possibilidades abertas a essa fluidez. Por isso, um dos capítulos mais comuns a todos eles é a produção do seu equipamento, isto é, da criação ou aperfeiçoamento dos sistemas de engenharia que facilitam o movimento. (SANTOS; SILVEIRA, 2008, p. 261).

Dessa forma, fica evidente a importância dos sistemas de engenharia para que os fluxos ocorram com maior dinamicidade, facilitando a circulação de homens, mercadorias, informações, capital etc., pois não basta apenas produzir, é necessário colocar a produção em movimento. A Rota Bioceânica vem ao encontro aos clamores da necessidade de se transportar a produção (principalmente no caso sul-mato-grossense), com economia de tempo e gastos, visto que o transporte via portos no Atlântico encarecem a mercadoria e protelam o tempo até a chegada ao mercado consumidor. Podemos ver nas imagens a seguir a redução da distância utilizando-se os portos chilenos.



Figura 01: Distância entre os portos chilenos e Shanghai.

Fonte: <https://www12.senado.leg.br/hpsenado>



Santos – Cidade Cabo - Shanghai – 20.651 km

Figura 02: Distância entre o Porto de Santos e Shanghai

Fonte: <https://www12.senado.leg.br/hpsenado>

É significativa a economia de tempo para o transporte das mercadorias, devido a diminuição das distâncias. Essa anulação do “espaço pelo tempo” é possível por meio dos fixos instalados no território, sistemas de engenharia voltados para uma melhor dinâmica dos fluxos (HARVEY, 2014). Um exemplo evidente é a construção da ponte sob o rio Paraguai ligando Porto Murtinho (BR) a Carmelo Peralta (PY).

Tal sistema de engenharia agilizará o fluxo de veículos, visto que para transpor o rio é necessário o uso de balsa, que transporta um número limitado de veículos e consome um maior tempo do que a travessia por meio da ponte. Esse aspecto foi constatado quando a expedição da Rota de Integração Latino-Americana (Rila) realizou o percurso definido para a instalação do Corredor Bioceânico.

As 30 caminhonetes que compõem o comboio tiveram que fazer a travessia de balsa. Com uma única embarcação disponível, os veículos eram atravessados em grupos de quatro. O trajeto de ida e volta demorava cerca de 30 minutos e o trabalho demorou algumas horas para ser concluído, provocando a formação de fila de caminhonetes, próximo ao atracadouro do porto. (VIEGAS, G1 MS, 26 de agosto de 2017).

Fica claro como o uso da balsa apresenta-se como um empecilho diante da perspectiva dos fluxos, que ficam restritos a capacidade da balsa, e do tempo que é consumido para a travessia. A problemática poderá ser contornada com a construção da ponte, um fixo que irá priorizar os fluxos e economizar de forma significativa o tempo despendido para a travessia do rio.

CAPÍTULO III: MATO GROSSO DO SUL EXPORTADOR- AS HERANÇAS NACIONAIS NA ECONOMIA SUL-MATO-GROSSENSE

“Mato Grosso espera
Esquecer quisera
O som dos fuzis
Se não fosse a guerra
quem sabe hoje era
Um outro país”

(Sonhos Guaranis (1980)- Paulo Simões).

Ao retrocedermos aos primeiros capítulos da história nacional, é notável que ao largo dos anos, desde o Brasil colônia até dos dias atuais, que nossa economia sempre foi voltada a satisfação dos anseios externos. Logo no período colonial, avistava-se nas terras próximas ao litoral as *plantations* de cana, um dos pilares econômicos da metrópole portuguesa, na fase conhecida como capitalismo mercantil. Desde esse momento, o Brasil se dedicava a produção de matérias primas para abastecer o mercado externo e fomentar posteriormente o processo de industrialização na Europa.

Como aconteceu em toda a América Latina, o Brasil viria a ser uma colônia cujo sentido básico seria o de fornecer ao comércio europeu gêneros alimentícios ou minérios de grande importância. A política da metrópole portuguesa consistirá no incentivo à empresa comercial com base em uns poucos produtos exportáveis em grande escala, assentada na grande propriedade. (FAUSTO, 2012, p. 21).

Refém dos interesses da metrópole portuguesa, o desenvolvimento econômico nacional foi permeado pelas necessidades vindas de fora. Esses elementos trouxeram uma forte dependência do Brasil em relação ao mercado externo, notadamente o Europeu. Durante o Brasil colônia, as principais atividades econômicas desenvolvidas (a cana de açúcar e a produção do tabaco), seriam todos voltados a exportação.

Já no período monárquico, teremos uma reorientação das atividades econômicas, despontando de forma singular a produção cafeeira, que trará mudanças significativas de âmbito social, político e econômico.

Do ponto de vista socioeconômico, o complexo cafeeiro abrangia um leque de atividades que deslocou definitivamente o polo dinâmico do país para o Centro-Sul. Em função do café, aparelharam-se portos, criaram-se novos mecanismos de crédito, empregos, revolucionaram-se os transportes. (FAUSTO, 2012, p. 103).

Todavia, uma antiga característica será preservada: a produção para exportação. O Brasil ainda ficará preso aos grilhões de orientar sua economia ao mercado externo, pouco preocupado em aguilhoar uma produção voltada ao fortalecimento e expansão das atividades internas. As infraestruturas e melhorias desenvolvidas ao longo do período cafeeiro (principalmente em relação ao transporte das mercadorias) foram estabelecidas na busca de dinamizar a produção e tornar o café brasileiro mais competitivo. Mais um exemplo da importância da elaboração de infraestruturas dentro do âmbito dos transportes, com o intuito de acelerar o deslocamento das mercadorias, aumentar o volume dos produtos transportados e diminuir o número de funcionários envolvidos no processo, cortando custos. Mudanças estruturais vindas por meio de forças exógenas.

No período republicano será mantido o caráter econômico exportador do Brasil, prosseguindo com a venda de produtos, principalmente o café, a borracha e a carne bovina. No entanto, esse momento caracteriza-se pela incipiente industrialização nacional, que visava abastecer o mercado interno por meio da política de substituição de importações.

O predomínio das atividades agroexportadoras, durante a Primeira República, não foi absoluto. Não só a produção agrícola para o mercado interno teve significação como a indústria foi-se implantando com força crescente. O Estado de São Paulo esteve à frente de um processo de desenvolvimento capitalista caracterizado pela diversificação agrícola, a urbanização e o surto industrial. O café continuou a ser o eixo da economia e constituiu a base inicial desse processo (FAUSTO, 2012, p. 159).

Embora o país estivesse passando por mudanças significativas, a exportação de café continuava como a principal atividade econômica e provedora das modificações ocorridas. A constatação é que durante seu desenvolvimento, o Brasil sempre teve suas atividades voltadas em sua maioria ao mercado externo. Essa herança histórica e esse papel que o país construiu dentro da divisão internacional do trabalho estão fortemente arraigados e potencializados nos dias atuais.

No presente, o Brasil segue com a política econômica das exportações, que a cada ano tem aumentado sua representatividade no PIB nacional.

O desenvolvimento econômico brasileiro tem, historicamente, recebido influências do centro dinâmico do capitalismo e sua economia exportadora está organizada em função do mercado externo. Primeiro, sob a influência do capitalismo mercantil português, depois o capitalismo industrial da Inglaterra e, posteriormente, o capital financeiro dos Estados Unidos (LAMOSO, 2011, p. 34).

Dessa forma, podemos constatar que o sistema econômico nacional atual é uma herança e um prolongamento de processos históricos. Não é algo novo, mas um reflexo da situação nacional dentro da divisão internacional do trabalho, no qual o Brasil se encaixa no papel de agrário-exportador de matérias primas para os países capitalistas avançados.

Os países subdesenvolvidos tornaram-se cada vez mais fornecedores de produtos agrícolas e de matérias primas para os países industriais. Seu papel consiste principalmente em responder às necessidades destes (SANTOS, 2004, p. 92).

A problemática da questão é o valor dos produtos exportados. O Brasil, assim como o estado de Mato Grosso do Sul, exporta principalmente produtos de pouco valor agregado, ligados ao setor primário da economia, ou seja, produtos vendidos quase em estado “bruto”, que não passam por beneficiamentos mais elaborados que lhes conglomerem maior valor de venda. Podemos observar tais elementos no gráfico a seguir, em que são apresentados os principais produtos exportados no ano de 2016.

PAUTA DE EXPORTAÇÃO MATO GROSSO DO SUL 5 PRINCIPAIS PRODUTOS JAN-OUT/2016 (US\$ MILHÕES FOB)

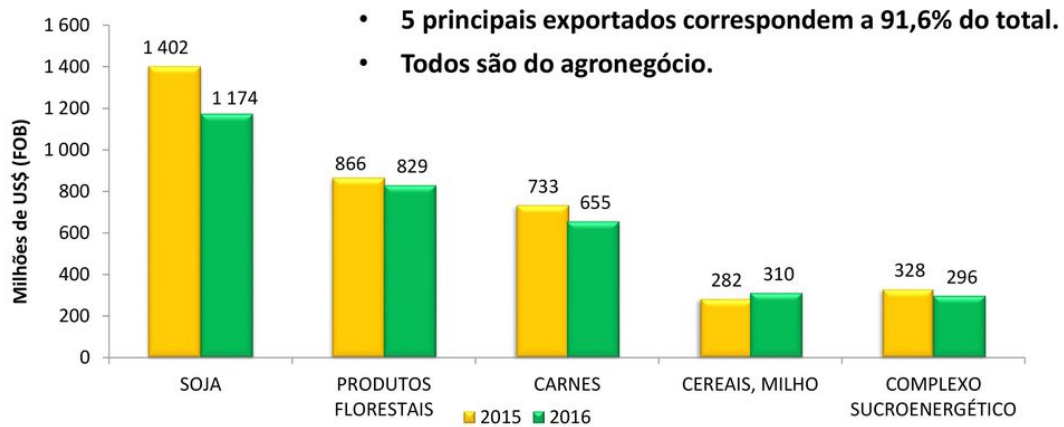


Gráfico 02: Pauta de Exportação Mato Grosso do Sul (2016)

Fonte: Secex/ MDIC, Agrostat/MAPA **Elaboração:** DECON/ Sistema FAMASUL.

Podemos constatar que os produtos que lideram as exportações, como a soja, carnes, cereais e milho, passam por poucos processos antes da venda. A soja, por exemplo, costuma ser vendida em farelo, processo bastante simples e que agrega pouco valor ao produto. Dessa forma, as mercadorias são vendidas por preços mais baixos, o que exige que os produtores façam grandes vendas para conseguir um lucro satisfatório.

O discurso governamental é um grande enaltecido das exportações nacionais, onde se alega que as vendas para o mercado externo fomentam o PIB nacional, trazendo desenvolvimento e progresso. O que parcamente se discute é o caráter dessas mercadorias, vendidas de forma bastante simplificada, escassamente trabalhadas e, conseqüentemente, com pouco valor agregado, os chamados “produtos básicos”.

[...] o peso dos produtos básicos é resultado da ausência de políticas industriais e de políticas de longo prazo, que trabalhassem na alteração das estruturas produtivas tradicionais. As estruturas tradicionais são consideradas, neste texto, pela presença do latifúndio, da pecuária extensiva e da homogeneização do território em função das demandas do mercado externo (LAMOSO, 2011, p. 37).

A maioria das exportações nacionais está enquadrada como produtos básicos, matérias primas que buscam atender as demandas externas. Nas informações a seguir, podemos

analisar as exportações brasileiras e o valor agregado das mercadorias vendidas ao longo do ano de 2018 e no primeiro semestre de 2019. O maior volume de exportações está na classe dos produtos básicos.

A função de fornecedor de bens primários é o papel tradicional desempenhado pelos países latino-americanos na Divisão Internacional do Trabalho. Ao longo dos séculos, essa participação passou por transformações socioespaciais nas principais economias. No Brasil, Chile, Argentina e México o processo de industrialização ocorreu com base no modelo de substituição de importações, desenvolvendo-se com peculiaridades que resultaram em maior internacionalização econômica (Brasil, Chile), maior subordinação à hegemonia norte-americana [...] (LAMOSO, 2011, p. 130).

Embora as exportações desses produtos representem uma fatia significativa do PIB nacional, por que comemoramos um papel tão reducionista dentro da economia mundial? E ainda investimos milhões de reais dos cofres públicos para sustentar tal estrutura física e econômica. Um exemplo são os altos investimentos dentro do setor de fixos vinculados ao transporte, trechos rodoviários atrelados ao transporte de mercadorias para exportação. São recursos utilizados visando a maior fluidez da produção, como fica claro no Caderno de Transportes do Ministério da Infraestrutura.

A respeito dos investimentos públicos, a estratégia foi de racionalizar os recursos, priorizando a manutenção da infraestrutura, a conclusão de obras com elevado grau de execução e a retomada de obras estratégicas nos corredores de exportação. (MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA, 29 de março de 2019)

Os investimentos nos corredores de exportação são considerados “estratégicos”, pois como arguido anteriormente, são de forte interesse econômico que as infraestruturas dentro do setor de transportes estejam em situações adequadas, de forma a atender a demanda de fluxos que se intensificam cada vez mais. Mato Grosso do Sul insere-se na área dos corredores e, conseqüentemente em um quadro estratégico, o que desperta a atenção para a melhoria do setor de transportes do estado, elemento tão necessário para que a produção seja deslocada até seu destino final.

No entanto, é importante refletirmos sobre o caráter dos produtos exportados, principalmente no caso de Mato Grosso do Sul, pois os investimentos no setor rodoviário são consideráveis, assim como a manutenção, visto que os caminhões pesados causam danos as rodovias que precisam constantemente passar por reparos, manutenções. Ou seja, é um sistema produtivo que exige constantes investimentos em melhorias e adequações, mas que

gera retornos questionáveis. O Ministério da Economia, Indústria, Comércio Exterior e Serviços, qualifica a produção de acordo com os seguintes critérios:

Produtos básicos: são os produtos que guardam características muito próximas de seu estado natural, ou seja, com um baixo grau de elaboração. São exemplos os minérios e produtos agrícolas (principais mercadorias exportadas pelo Brasil e Mato Grosso do Sul): soja em grão, carne *in natura*, milho em grão etc. Já os produtos industrializados, são aqueles que passaram por algum tipo de transformação. Podem ser divididos em manufaturados e semimanufaturados.

Os manufaturados são aqueles que sofreram uma mudança significativa em sua estrutura, já os semi-manufaturados ainda não se encontram em sua forma definitiva, devendo passar ainda por outro processo produtivo até estar adequado para o uso. Podemos citar como exemplo a comutação do açúcar bruto em açúcar refinado, do óleo de soja bruto para o óleo refinado e assim por diante.

É sabido que os maiores retornos econômicos estão embutidos em produtos que passam por intensos processos de transformação, como os manufaturados, nos quais tecnologias importantes são utilizadas. Um país que investe em produtos manufaturados investe em maiores tecnologias, diversificação do setor produtivo e, conseqüentemente em infraestruturas voltadas para a educação, visando profissionais qualificados e todo um aporte capaz de sustentar os meios produtivos ali inseridos.

A Rota Bioceânica é encarada como uma “chave” para dinamizar as exportações nacionais, principalmente as produções de Mato Grosso do Sul, obtendo uma economia significativa de tempo e de custos com o transporte, tornando os produtos mais baratos e “competitivos”, como já destacado.

O estado é um dos maiores exportadores de soja, produto categorizado como básico e de pouco valor agregado. Para compenir a maiores taxas de lucro é preciso realizar grandes vendas. Para a realização de vendas significativas é necessário que o produto seja atraente, obtendo um valor módico. O trabalho com produtos básicos enceta uma competitividade, almejando uma redução de custos no processo produtivo ou na eficiência logística.

Como se trata, em sua maioria de produtos de baixo valor agregado, a competitividade é baseada na capacidade dos agentes em reduzirem seus custos de produção e de implementarem o melhor plano de logística. Os espaços são apropriados pelos agentes exportadores de acordo com a produtividade espacial [...] (LAMOSO, 2011, p. 40).

A Rota seria um elemento valioso dentro da questão da logística de transportes das exportações, o que justifica todo o empenho das autoridades governamentais em torná-la uma realidade materializada no menor tempo possível, priorizando no estado de Mato Grosso do Sul, as rodovias. As exportações são veementemente celebradas dentro do discurso em defesa da Rota, alegando-se que com sua realização tais exportações aumentariam significativamente.

O extremo sudoeste, na fronteira com o Paraguai, saiu da condição de fim de linha para centro de uma rota rodo-fluvial **que barateia os custos e potencializa a produção primária de Mato Grosso do Sul no competitivo centro consumidor mundial**. Porto Murtinho terá, em dois anos, quatro portos operando na Hidrovia do Paraguai e, em 2023, será o eixo do Corredor Bioceânico (Atlântico-Pacífico) por rodovia, com a construção da ponte sobre o mesmo rio (ANDRADE, 2019, grifo da autora).

Exportadores de produtos básicos, com pouco valor agregado, o que nos leva a uma escassa diversificação de atividades, uma intensa competição que acirra as desigualdades regionais e nos torna reféns do mercado externo. Uma busca incessante na melhoria do setor de transportes, visando baratear as mercadorias, de modo a agilizar os fluxos encurtando o tempo e as distâncias, o que gera uma série de investimentos vultosos em fixos que buscam atender a demanda cada vez mais exigente dos mercados. Recursos esses investidos em trechos “estratégicos”, de modo que áreas que fogem dos setores de interesse acabam relegadas.

Nossa indústria é pouco desenvolvida, carente em tecnologias mais eficientes, das quais, quando necessitamos, recorremos à importação, visto que não as produzimos. Dentro do Zoneamento Ecológico-Econômico de Mato Grosso do Sul, produzido durante o governo de André Puccineli, é pontuada a questão de que o estado precisa diversificar suas atividades econômicas.

Num planejamento em médio prazo (5 a 10 anos) o Estado do Mato Grosso do Sul precisa privilegiar um processo de diversificação da base econômica, novos produtos e principalmente agregando valor às matérias-primas aqui produzidas (Zoneamento Econômico-Ecológico de Mato Grosso do Sul, Vol. II, 2009 p. 18).

Exportamos produtos baratos e importamos produtos mais caros. É necessária vendas muitos avultantes para equilibrar a balança comercial. Uma corrida exasperada em busca de mercados. Nosso papel econômico é periférico. Quando o governo comemora a construção da

Rota Bioceânica e as consequências positivas que pode desencadear em relação as exportações, deveríamos nos questionar até quando ficaremos como meros fornecedores de matérias primas, pequenos bonifrates dos países capitalistas avançados.

O estado de Mato Grosso do Sul tem aprimorado ao longo dos últimos anos seu setor de transportes, principalmente no que tange ao setor rodoviário (o que se caracteriza historicamente, não apenas em Mato Grosso do Sul, mas em todo o território nacional, ou seja, a priorização desse modal), visando facilitar aos produtores do estado o deslocamento de suas produções, melhorando as estradas para a passagem dos caminhões, asfaltando novos trechos e melhorando a estrutura de fixos anteriormente já estabelecidos. Esforços que continuamente unem duas formas de poder que se manifestam no território: o agronegócio e o Estado. No entanto, Milton Santos reflete a respeito da economia de exportação dos países subdesenvolvidos.

O comércio de exportação e a indústria de exportação são uma fonte de extração do excedente dos países subdesenvolvidos, particularmente em detrimento dos produtores e principalmente em benefício das firmas multinacionais (SANTOS, 2004, p. 94).

Fica bastante claro que o papel que cabe ao Brasil dentro da divisão internacional do trabalho, suas principais características é de exportador de produtos básicos, não é salutar para a economia nacional, mas, ainda assim, é algo amplamente festejado. A Rota Bioceânica seria um complemento importante da dinâmica exportadora sul-mato-grossense, incitando ainda mais o seu desenvolvimento, no entanto, esta questão é muito mais profunda. Em outras palavras: a que custo e a custo de quem, esse desenvolvimento econômico se efetivará?

Outro aspecto digno de nota é o fato do mercado nacional, especificamente o estado sul-mato-grossense, ser amplamente dependente de economias externas. Um dos principais produtos exportados, no caso a soja, tem seu preço fixado pelas Bolsas de Mercadorias internacionais, que estabelecem os valores de acordo com a oferta e a demanda ao redor do globo.

Dessa forma, existem flutuações significativas no valor das mercadorias, tornando-se difícil estimar a receita que será obtida e o estado produtor pode ser afetado por perdas impensadas (LAMOSO, 2015, p. 17). Países cuja economia depende das exportações, ficam prisioneiros das crises e flutuações da economia mundial, os quais não têm meios para dominar.

Submetidos as mudanças aceleradas e irracionais do mercado mundial, esses cinturões são chamados a metamorfosear-se ao sabor do vaivém das cotações. Um par de anos em alta ou em baixa de um produto é suficiente para que o uso do território seja transformado com premência de uma lavoura para outra (SANTOS; SILVEIRA, 2008, p. 130).

Com o foco das atenções voltado para o mercado externo e as exportações e, consequentemente para a produção agrícola, vista que é responsável por parte significativa das vendas no comércio internacional, vemos um estreitamento das atividades produtivas. Com os interesses voltados para um ramo produtivo específico, temos uma marginalização das demais atividades e a intensificação de outras. Uma das consequências é a pouca diversificação de produtos e o fortalecimento de classes envolvidas nos ramos de interesse. No caso específico de Mato Grosso do Sul, observamos o incremento cada vez mais acentuado do agronegócio (LAMOSO, 2011).

Ele agrava, por outro lado, a tendência na maior parte desses países, a um sistema de produção pouco diversificado e pouco integrado. Essa tendência foi criticada também por Kuzmin (1969, pp. 2-3), quando ressalta que o aparecimento das indústrias de transformação de produtos brutos aumenta a dependência em relação aos países desenvolvidos (SANTOS, 2004, p. 93).

O fato de o Brasil pautar uma porção significativa de sua economia na exportação de bens primários acarreta uma série de consequências dramáticas que devem ser analisadas com a devida cautela. Em razão do Mato Grosso do Sul estar inserido nessa dinâmica econômica, observamos as mesmas sequelas no território estadual, diante de atividades pouco diversificadas, uma economia refém do mercado internacional, uma classe dominante feroz na defesa de seus próprios interesses e uma população alheia à grande parte do processo, visto que o lucro tão celebrado das exportações lhes é estranha.

1.1 A relevância da Rota Bioceânica para o fomento dos fluxos

A ideia de corredores responsáveis pelo transporte das mercadorias produzidas, assim como de uma integração mais concreta entre os países da América do Sul não é algo recente, como já destacado anteriormente. Ela está presente no ideário governamental desde algumas décadas, mas só recentemente vem de fato “saindo do papel”.

Convencidos da importância do corredor, já em 1997, houve a iniciativa governamental para concretizar o asfaltamento da rodovia que liga Campo Grande a Porto Murtinho, embora o término dessa obra tenha se efetivado somente em 2003. Por seu turno, também o Paraguai já havia concordado

com a iniciativa de implantação de uma rodovia, ligando Porto Murtinho a Filadélfia. O maior desafio se dava em relação à construção da ponte na travessia do rio Paraguai, ligando Porto Murtinho a Carmelo Peralta (BOURLEGAT, 2019, p. 116).

Embora o estado tenha superado seus entraves de natureza física através da tecnologia, que permitiu o adentramento e exploração do cerrado, alguns obstáculos ainda se fazem presentes. Tais obstáculos dificultam a competitividade dos produtos nacionais no exterior, uma das razões pela qual a criação de uma rota ou corredor de exportação sempre esteve presente nas discussões governamentais e empresariais. O tempo que a mercadoria dispense para circular determina o valor na medida em que aparece como barreira natural para a valorização do tempo encetado no trabalho.

Se a capacidade empresarial no complexo da soja está amplamente demonstrada, se os problemas de ordem tecnológica foram superados, o peso do custo do transporte na composição global de custos da soja e seus derivados afeta o sucesso da expansão, já que as condições de mobilidade entre centros de produção e consumo constituem um fator desfavorável à competitividade (BERNARDES, 2007, p. 353).

É sabido que na matriz de transportes do estado de Mato Grosso do Sul, o modal rodoviário é responsável por 81% do fluxo de mercadorias, seguido pelo modal ferroviário 10% e pelo modal hidroviário 9%, de acordo com levantamentos da Agesul em 2003, como demonstra o gráfico a seguir.

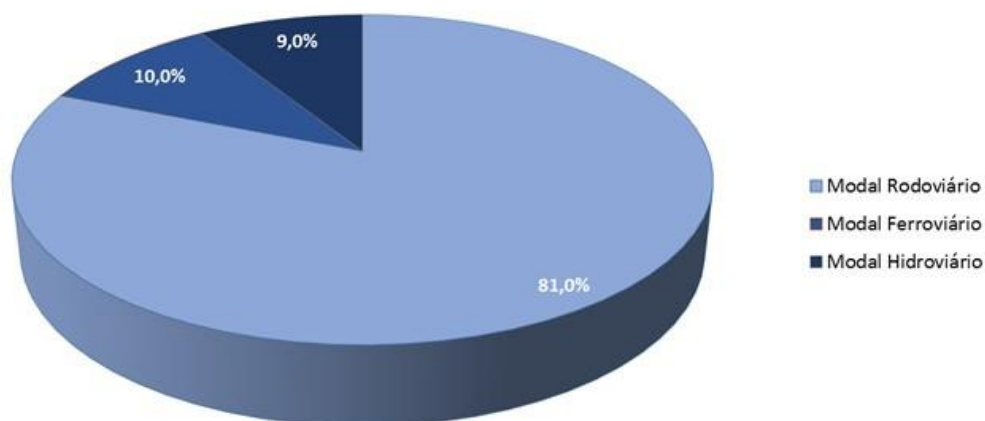


Gráfico 01: Matriz de transportes no estado de Mato Grosso do Sul (2003).

Fonte: <http://www.agesul.ms.gov.br/>

É possível reconhecer que historicamente o modal rodoviário foi priorizado estrategicamente por opção governamental, desde o Governo Vargas, Juscelino Kubitschek, Governos militares até os dias atuais, o rodoviarismo é o de maior uso no transporte de mercadorias, concomitantemente é também o modal que custa o dobro do ferroviário (BERNARDES, p. 354).

Os estudos que comparam os custos de frete do Brasil, cujo percurso é efetuado via de regra por rodovia, e os dos EUA, realizados por ferrovia e hidrovía, revelam significativas diferenças que comprometem a competitividade da produção nacional no mercado mundial (BERNARDES, 2007, p. 354).

Nesse sentido, o estado de Mato Grosso do Sul, assim como o Brasil de forma geral, continua a depender majoritariamente de um modal, que é o rodoviário.

A integração do território pelas estradas e a expansão da frota nacional de veículos permitem, entre outras coisas, descrever a imposição do sistema de circulação rodoviária no Brasil. O aumento da frota total foi extraordinário: 7,6 vezes entre 1950 e 1970, 4,2 vezes entre 1970 e 1985 e 2,1 vezes entre este último ano e 1996. Dos 27.219.278 veículos que constituíam a frota em 1996, 68% eram automóveis e quase 6% caminhões. (SANTOS, SILVEIRA, 2008, p. 176)

Nessa compreensão, embora não seja o objetivo dessa pesquisa, é importante ressaltar que a implementação da Rota Bioceânica reforça essa dependência da matriz de transporte predominante no setor rodoviário, uma vez que o escoamento da produção continua a ser por meio das rodovias.

A Rota Bioceânica da qual tratamos tem como proposta de desenvolvimento econômico e regional o escoamento da produção por meio da criação de um outro eixo de circulação do capital, iniciando em Campo Grande e passando pelos municípios de Sidrolândia, Nioaque, Guia Lopes da Laguna, Jardim e Porto Murtinho até a fronteira com o Paraguai, em Porto Carmelo. Podemos constatar que o traçado da rota privilegia o modal rodoviário de transporte, que já é a matriz predominante no estado.

O transporte rodoviário em contraposição ao ferroviário, hidrovário e aeroportuário concentra o maior índice de utilização. A chamada multimodalidade ainda é um desafio para as políticas de investimentos de transportes no Brasil e na América do Sul em prol dos interesses de empresas transnacionais. Entretanto, atualmente, percebe-se que governos de nações sul-

americanas, em parcerias com grandes organismos internacionais, tem somado ações e investimentos para concretizar a integração regional e o desenvolvimento regional sul-americano via infraestrutura física de transportes (OLIVEIRA, 2010, p. 56).

Podemos observar a seguir o traçado da rota, partindo de Campo Grande e chegando até Porto Murtinho, de onde a rota segue para o Paraguai, Argentina e Chile.



Figura 03 – Traçado da Rota Bioceânica.

Fonte: <https://www.correiodoestado.com.br>

Dessa forma, podemos constatar a preocupação do setor empresarial e governamental com a questão do transporte das mercadorias, já que o alto custo diminui a competitividade dos produtos nacionais no exterior, assim como também encarece a importação de insumos. Quanto mais fluída a circulação, melhores as perspectivas para o setor produtivo, visto que tal elemento, juntamente com a circulação, estão presentes nas estratégias dos agentes hegemônicos (no caso o agronegócio e o Estado) para domínio das superfícies e dos pontos por meio da circulação e do controle das distâncias (RAFFESTIN, 1993).

No caso brasileiro, além da participação por via de empréstimos e créditos, de organismos financeiros internacionais, é o próprio Estado que investe para dotar certas partes do país das condições de circulação indicadas como indispensáveis para a chamada “abertura” ao comércio externo. Nos países de maior extensão territorial e que também são países com grandes disparidades regionais e de renda, o processo de criação de fluidez é seletivo e não-igualitário. As regiões onde se situam produções destinadas à exportação e ao comércio distante tem prioridade nesse equipamento, criando-se no território áreas com maior densidade viária e infoviária a serviço de um dos aspectos da economia nacional. (SANTOS; SILVEIRA, 2008, p. 261).

Fica notável o papel do Estado como entusiasta e um dos principais responsáveis por articular medidas capazes de efetivar projetos. No caso da Rota Bioceânica, vemos uma intensa participação do governo do estado de Mato Grosso do Sul, atuando nos aspectos políticos e econômicos da proposta.

No entanto, a região apresenta caráter estratégico para o escoamento da produção, o que enceta o processo de “criação de fluidez”, como destacado por Milton Santos (2008). Em outras regiões do Brasil, como no caso do Norte e Nordeste, onde não se observa esse caráter “estratégico”, a circulação é mais viscosa, gerando as disparidades regionais. Dessa forma, o movimento circulatório não está diretamente ligado a densidade da população nem com as suas necessidades mais urgentes, mas sim com a questão econômica, principalmente as de configuração internacional.

Para o Brasil e, especificamente Mato Grosso do Sul, a viabilização da Rota Bioceânica iria ao encontro de fortes anseios do agronegócio. As demais nações envolvidas também possuem seus interesses particulares na Rota. O Chile se mostrou muito interessado em ativar seus mecanismos de logística junto aos seus portos de exportação. O Paraguai entreviu a oportunidade de melhorar sua infraestrutura, visando integrar a região do Chaco ao restante do país e aos portos (BOULERGAT, 2019).

O Noroeste argentino vislumbrou os benefícios do Plano Belgrano do governo federal, voltado ao desenvolvimento de sua infraestrutura (rodoviária, ferroviária e aérea), com a finalidade de integrar essa parte do território argentino, especialmente em função dos altos níveis de produtividade que se deram recentemente na agricultura (BOULEGART, 2019, p. 117).

Cada nação envolvida possui seus interesses em relação ao projeto, sendo o Brasil o país que majoritariamente seria beneficiado no quesito econômico. O Brasil, juntamente com

tal aspecto logístico, busca fortalecer suas relações político-econômicas com todo o continente a fim de garantir sua soberania e se tornar uma potência regional hegemônica, ideal este de ser um expoente geopolítico que vive no imaginário estatal desde o período militar.

Nesse sentido, para tornar mais clara nossa abordagem e os resultados obtidos, apresentamos primeiramente uma interpretação sobre o uso do território e sua relação com o poder, utilizando referencialmente autores que analisam essas temáticas, tais como Raffestin (1993), Santos (2014) e Eduardo (2006). Essa passagem busca teoricamente tratar do poder territorial que tem relação direta com o uso do território, com as discussões sobre o desenvolvimento econômico e social e que reflete no foco de nossa abordagem, ou seja, a priorização da circulação territorial a partir desse corredor.

CAPÍTULO V: O(s) USO(s) DO TERRITÓRIO NA PERSPECTIVA DA ROTA BIOCEÂNICA: MUDANÇAS E NOVAS DINÂMICAS TERRITORIAIS

A necessidade de competir é, aliás, legitimada por uma ideologia largamente aceita e difundida, na medida em que a desobediência às suas regras implica perder posições e, até mesmo, desaparecer do cenário econômico.

(SANTOS, Milton (2008) - Por uma outra Globalização).

Como salienta Santos (2008), existe uma interdependência e uma inseparabilidade entre o território e a materialidade presente, que inclui a ação humana, a natureza, o trabalho e a política. Isso justifica a intrínseca relação entre a Rota e a territorialidade sul-mato-grossense, já que o traçado, assim como as novas dinâmicas que irão advir desse processo, fomentarão uma mudança territorial, que afetará os diversos atores envolvidos e de variadas formas.

Cada tipo de fixo surge com suas características, que são técnicas e organizacionais. E, desse modo, a cada tipo de fixo corresponde uma tipologia de fluxos. Um objeto geográfico, um fixo, é um objeto técnico, mas também um objeto social, graças aos fluxos. Fixos e fluxos interagem e alteram-se mutuamente. (SANTOS, 2014, p. 86).

Dessa forma, o autor nos esclarece, apontando que os fixos e, conseqüentemente, os fluxos advindos do processo carregam consigo um conteúdo social, que está intrinsecamente vinculado aos objetivos inseridos nesses fixos e os fluxos em questão. É importante então analisarmos: essa mudança beneficiará quem? Quais são os interessados e por quê? Haverá prejuízos? Todos os atores estão igualmente envolvidos nessas mudanças? São alguns dos fatores que iremos discutir, ainda que numa perspectiva hipotética de rebatimentos dos efeitos territoriais, uma vez que a Rota é uma idealização, que cada dia mais está se concretizando enquanto materialidade de um território (sul-mato-grossense).

Nesse item evidenciamos as possibilidades de desenvolvimento que a Rota pode oferecer para o estado, de acordo com o discurso governamental, assim como os prejuízos que a mesma pode acarretar e que muitas vezes passa de forma despercebida.

É importante ressaltar que ainda não há evidentemente um referencial teórico, científico de análises (na Geografia e/ou em outras áreas do conhecimento) sobre a Rota Bioceânica que se idealiza atualmente nesse trajeto específico, em decorrência de sua recente iniciativa e pelo fato de que ainda se circunscreve no plano de uma proposta, sendo que de fato, não há nada implementado materialmente, sobretudo no Brasil.

Um exemplo disso é a ponte sobre o rio Paraguai, que será construída ligando a cidade de Porto Murtinho e Porto Carmelo no Paraguai. O Senado aprovou no dia 17 de abril de 2018 uma emenda de 58 milhões para a construção da ponte, cujos gastos serão divididos com o Paraguai. A ponte terá cerca de 500 metros de comprimento, e optou-se por construí-la no local de menor extensão do rio, buscando minimizar os custos (Senado Notícias, 02/10/2019).

Por fim, apresentamos brevemente algumas considerações buscando a relação entre a teoria e a prática, já que em diversos momentos, ambas não são correspondentes, havendo diferenças, muitas vezes significativas, entre o que é defendido e a realidade que pode vir a se materializar enquanto benefício ou prejuízo, a questão a ser levantada é para quem serão esses reflexos positivos e/ou negativos.

4.1 O território e o poder

Como defendido por Claude Raffestin (1993), espaço e território não são equivalentes. O espaço é anterior ao território. O território vai ser o ambiente onde veremos a projeção do trabalho humano, relações marcadas por mecanismos de poder.

O território será balizado e modificado por meio das redes, dos fluxos, dos fixos: rodovias, canais, estradas de ferro, autoestradas etc. “O território se apoia no espaço, mas não é o espaço” (RAFFESTIN, 1993, p. 144).

As configurações territoriais são o conjunto dos sistemas naturais, herdados por uma determinada sociedade, e dos sistemas de engenharia, isto é, objetos técnicos e culturais historicamente estabelecidos. As configurações territoriais são apenas condições. Sua atualidade, isto é, sua significação real, advém das ações realizadas sobre elas (SANTOS, 2008, p. 248).

Os atores sociais apropriam-se do espaço e desenvolvem suas atividades (econômica, política, cultural), cuja as intenções e comportamentos manifestam-se no território. Dessa forma, dentro do território será visível o conjunto das relações sociais, pois nenhuma

sociedade, por mais elementar que seja, escapa da necessidade de organizar o campo de suas ações.

O território, antes de qualquer outra coisa, é relação social, é conflitualidade geografizada. O território é a expressão concreta e abstrata do espaço apropriado, produzido. É formado, em sua multidimensionalidade, pelos atores sociais que o (re)definem constantemente em suas cotidianidades, num “campo de forças” relacionalmente emaranhado por poderes nas mais variadas intensidades e ritmos (EDUARDO, 2006, p. 179).

Quando refletimos sobre a assertiva acima, podemos constatar a ligação intrínseca com a Rota Bioceânica, já que encontramos as conflitualidades entre os agentes sociais, como o Estado, o empresariado e o restante da população sul-mato-grossense. Como salientado anteriormente, a Rota é um reflexo dos interesses dos agentes hegemônicos e não necessariamente de todos os grupos presentes no território, o que se manifesta na forma de conflitualidades. Mas esses sujeitos não se opõem, na verdade, eles procuram se influenciar, se controlar, se interditar, se permitir, se distanciar ou se aproximar, e assim criar redes entre eles (RAFFESTIN, 1993). Essas redes visam elaborar uma comunicação a partir do uso do território, mas muitas vezes os elementos desenvolvidos para a realização dessa comunicação não assegura a mesma.

Quantas cidades foram cortadas em duas, seccionadas por redes de comunicação rodoviárias ou ferroviárias. A ambivalência surge em escalas diferentes. O que pode ser visto como comunicação em pequena escala, pode ser vista como perda de comunicação em grande escala. É o que se pode observar no caso de autoestradas que com frequência arruinam o tráfego de passagem das cidades pequenas (RAFFESTIN, 1993, p. 156-157).

A construção da Rota Bioceânica será um importante meio de comunicação com os portos do Chile, facilitando o transporte das mercadorias com destino ao exterior, todavia, o impacto nas pequenas localidades por onde irá passar deve suscitar importantes reflexões, pois pode obstruir e sobrecarregar os precários fixos de tais locais, ampliar os fluxos exponencialmente, modificando toda a dinâmica social.

Temos comunicação por um lado, e perda de comunicação por outro. Mas quem estabelece qual lado irá ganhar, e qual lado irá “perder”? Raffestin (1993) enfatiza a ideia das relações de poder, elas serão as responsáveis por construir as tessituras territoriais de acordo com a sua importância hierárquica. Nessa mesma perspectiva, Eduardo (2006) revela que:

Os territórios são construídos socialmente, pelo exercício do poder por determinado grupo ou classe social. Podem ter um caráter mais econômico,

como os dinamizados por empresários, por exemplo; mais político, como o de partidos políticos; e/ou, mais culturais, como o território de domínio da Igreja Católica, para mencionarmos, pois, apenas alguns exemplos (EDUARDO, 2006, p. 180).

São diversas as formas de poder que podem manifestar-se no território, mas no caso específico da Rota, veremos o poder do capital trabalhando na construção de novas tessituras sob o intermédio do aparelho estatal, a forma de poder mais preponderante, e soma-se a isso, o poder do capital empresarial, agente esse que tem na reprodução do capital seu maior foco. A elaboração de novas infraestruturas, como no caso dos transportes, altera o território, visando uma maior eficiência e fluidez.

Obviamente que o Estado ainda continua sendo um elemento muito importante para se compreender o território, principalmente porque no modo capitalista de produção o Estado atua como agente organizador da economia, embora seja legitimando e objetivando as ações e determinações do capital, proporcionando condições, em forma de subsídios, para uma precisa difusão do capital, mobiliza todo um aparato jurídico, político e ideológico, materializado em forma de empréstimos e financiamentos, incentivos econômicos, difusão de informações - isso demonstra alguns dos vários exemplos do pacto estatal com os agentes do capital (EDUARDO, 2006, p. 186-187).

O Estado media tais relações e deve regular os objetivos dos setores privados, de modo que os interesses desses grupos de poder não suplantem as necessidades da sociedade como um todo. Raffestin (1993) trabalha com os conceitos de “tessitura desejada” e “tessitura suportada”, sendo a primeira aquela que tenta otimizar o campo operatório de um grupo, e a segunda aquela que tenta maximizar o controle de um grupo. Aquela que é necessária para o alcance dos objetivos, e aquela que é necessária para controlar os poderes de menor magnitude dentro do território, como a população.

É por meio da “tessitura suportada”, ou liberdade alienada, que Eduardo (2006) corrobora que:

O exercício do poder pressupõe a afirmação da idéia de existência de indivíduos livres socialmente. No capitalismo, como qualquer organização que se fundamente nos princípios inerentes à propriedade privada, em consequência lógica, os sujeitos encontram-se em uma liberdade alienada - requisito essencial para atuarem, com seu trabalho, de maneiras determinadas no complexo jogo de reprodução da vida em sociedade (EDUARDO, 2006, p. 187).

Dessa forma, o território é a transformação do espaço por meio das atividades humanas, que estão intrínsecas as relações de poder. Essas relações de poder são hierárquicas e estabelecem as tessituras que serão criadas no território.

O Estado é um dos representantes desta forma de poder, responsável por mediar os interesses de outras representações de poder. É interessante observarmos a postura que o Estado assume em relação a Rota, como um verdadeiro intermediário entre os interesses do agronegócio.

Quanto aos países independentes, ontem como hoje, a política dos transportes é, na maior parte do tempo, ditada pelos interesses do grande capital. Este pode influenciar diretamente as decisões públicas, ou indiretamente, por intermédio dos organismos financeiros internacionais. Mesmo se o investimento é privado, o que raramente ocorre, o Estado se vê na obrigação de seguir a tendência imposta pelos interesses particulares, seja para ligar a rede privada à rede nacional, seja pelas despesas de manutenção. (SANTOS, 2004, p. 169).

Fica manifesto o papel central que a figura do Estado assume mediante tais interesses. No entanto, Milton Santos (2004) alerta que quanto mais presente a figura do Estado se apresenta na concretização de estruturas capazes de saciar os desejos de grupos ligados ao capital, mais a questão social fica “marginalizada” nas pautas do Estado.

Indubitavelmente, a ideologia do crescimento entra como uma parte importante nas decisões de investimentos dos poderes públicos. A necessidade sentida por uma equipe governamental de “preparar o terreno” para a chegada de novas indústrias é, no final, aceita pelo povo como um comportamento inteiramente razoável. Sobretudo porque a maior parte da população são tranquilizadas pelos famosos índices de aumento do produto nacional. Mas as consequências dessa evolução dos gastos públicos, já graves no plano econômico, igualmente o são no plano social, pois também tende a reduzir o que resta ao Estado para a realização dos investimentos humanos. (SANTOS, 2004, p. 172).

O Estado optou por apoiar e angariar recursos para a concretização da Rota Bioceânica, devido seu caráter estratégico e importância para o setor do agronegócio (uma forma de poder considerável no âmbito econômico e político dentro do território sul-mato-grossense). Com uma fluidez mais célere, a circulação da produção se dá de forma mais efetiva, diminuindo custos e economizando tempo.

No caso da Rota Bioceânica, o Estado e os interesses do empresariado são as formas de poder que encabeçam o projeto, já que este irá lhes oferecer vantagens consideráveis no acúmulo do lucro dentro da lógica capitalista, seria a “tessitura desejada”. Todavia, dentro

deste mesmo território, temos as outras formas de poder, como a população e sua “tessitura suportada”, que será orientada pelo “poder maior”.

A tessitura é sempre um enquadramento do poder ou de um poder. A escala da tessitura determina a escala dos poderes. Há os poderes que podem intervir em todas as escalas e aquelas que estão limitados às escalas dadas. Finalmente, a tessitura exprime a área de exercício dos poderes ao a área de capacidade dos poderes (RAFFESTIN, 1993, p. 154).

Temos os agentes sociais em constante trânsito uns com os outros, ora de acordo, ora em desacordo, mas sempre tecendo o território por meio de suas relações e seus usos. A Rota se constitui como a viabilidade de implementação e/ou melhoria de uma infraestrutura que irá alterar o território, fruto de um desejo dos poderes hegemônicos na escala de influência.

É verdade que a circulação é a imagem do poder e há poucas chances de ser de outra maneira, pois a circulação, no sentido em que a definimos, é visível pelos fluxos de homens e de bens que mobiliza, pelas infra-estruturas que supõe. Nesse caso, o poder não pode evitar que seja “visto”, que seja “controlado” (RAFFESTIN, 1993, p. 202).

Em outras palavras, a capacidade que os homens e, conseqüentemente as mercadorias possuem de trafegar pelo território é uma manifestação de poder, visto que para tais movimentos serem concretizados, faz-se necessária uma série de infraestruturas capazes de permitir que tais fluxos ocorram, mobilizando fixos e pessoas.

As infraestruturas modernas também geram um processo territorial que Haesbaert (2015) chama de “desterritorialização”, que seria a superação do empecilho da distância por meio da superação do espaço pelo tempo. Dessa forma, as estruturas inseridas no território podem alterar de forma significativa sua dinâmica, gerando novos processos.

Defende-se aí uma diminuição ou mesmo anulação (pela velocidade) do “fator geográfico” ou espacial por excelência, a distância (física, cartográfica), em favor do tempo, da história. É curioso que, muito próxima desta perspectiva, aparece aquela que vê a desterritorialização como o domínio da simultaneidade (do “tempo real”) sobre a sucessão temporal-suprimi-se então o “tempo”, enquanto visão diacrônica dos eventos sociais, e ocorre uma “superabundância do espaço”, na medida em que toda a superfície da Terra pode estar conectada. (HAESBAERT, 2015 p. 130-131).

A Rota poderá configurar, portanto, um conjunto de estruturas físicas que permitirá a superação de entraves locais, principalmente no que tange a questão da distância entre o setor produtivo e os fixos responsáveis pelo traslado das mercadorias. O espaço é formado por

fixos e fluxos. Nós temos os fixos, de onde se originam os fluxos que conseqüentemente se dirigem para outros fixos (SANTOS, 2014). Temos a superação das distâncias através do tempo, que se torna cada vez mais reduzido, não somente, porque nesse caso específico da Rota a distância é reduzida, mas também porque as relações burocráticas devem ser suavizadas para que a circulação seja efetivada de forma mais célere, aliada sempre ao incremento da tecnologia.

Tudo isso porque, além dos fatores destacados, os países pelos quais esse trajeto é traçado, se constituem como agentes que têm interesse direto na materialização desse uso do território, articulando para isso mecanismos de poder que se somam na perspectiva de promover a implementação da Rota.

O modo de produção predominante em Mato Grosso do Sul, embasado no agronegócio, suscita uma construção territorial envolta aos interesses de tal agente econômico, ou seja, as redes inseridas no território são ligadas ao modo de produção estabelecido.

Circulação e comunicação procedem de estratégias e estão a serviço delas. Redes de circulação e comunicação contribuem para modelar o quadro espaço-temporal que é todo território. Essas redes são inseparáveis dos modos de produção dos quais asseguram a mobilidade. Como são sistemas sêmicos materiais, surgem de uma "leitura" ideológica em vários níveis: enquanto são traçadas, enquanto são construídas e enquanto são utilizadas ou, se preferirmos, "consumidas". Desenho, construção e utilização de uma rede dependem dos meios à disposição (energia e informação), dos códigos técnicos, sociopolíticos e socioeconômicos, assim como dos objetivos dos atores. (RAFFESTIN, 1993, p. 204).

A Rota está sendo elaborada diante da perspectiva dos agentes inseridos no seu processo de idealização, de forma que seu traçado, estrutura e assim por diante estejam de acordo com os anseios desses agentes e dos recursos disponíveis para a consolidação do projeto.

O que revelará o futuro desse eixo de circulação do capital? Nossas análises buscam compreender dentro dessa lógica, quais os limites assertivos entre o que é o desenvolvimento econômico e o desenvolvimento social e como a circulação tem impacto direto e/ou indireto nesse processo.

CAPÍTULO VI: A ROTA BIOCEÂNICA: UMA PROPOSTA DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO. PARA QUEM? PARA QUÊ?

Há uma busca de uniformidade, ao serviço dos atores hegemônicos, mas o mundo se torna menos unido, tornando mais distante o sonho de uma cidadania verdadeiramente universal. Enquanto isso, o culto ao consumo é estimulado.

(SANTOS, Milton (2008)- Por uma outra Globalização).

Como já foi destacadp anteriormente, o principal anseio do projeto de implementação da Rota Bioceânica é a diminuição do trajeto até os mercados estrangeiros, principalmente o asiático, já que o estado de Mato Grosso do Sul é um grande agroexportador. Com o aumento crescente das exportações da região Centro-Oeste e do estado de Mato Grosso do Sul, fica claro a necessidade de uma infraestrutura capaz de arcar de forma eficiente com toda essa movimentação de cargas, tanto no aspecto temporal quanto econômico, como salienta Oliveira (2010):

O objetivo central deste “Corredor Bioceânico” é a possibilidade de acesso das exportações e importações brasileiras ao litoral chileno e peruano, mais especificadamente aos portos de Iquique, Antofogasta, Mejillones (Chile) e Illo (Peru) na costa do Pacífico. Esta integração da infraestrutura de transportes bioceânica permite que as exportações brasileiras não se limitem ao oceano Atlântico (porto de Santos/SP e Paranaguá/PR), mas que abram a possibilidade de que estas possam seguir via Pacífico, constituindo-se em uma rota de saída direta para os mercados Asiático e Oriente Médio. Isso proporcionará maior fluidez na circulação de mercadorias e barateamento nos custos de transposrtes (OLIVEIRA, 2010, p. 16).

Estimativas realizadas pelo Setlog - MS (Sindicato das Empresas de Transporte Rodoviário de Cargas e Logística de Mato Grosso do Sul), alegam que com a utilização do Corredor Bioceânico, os custos com transportes poderão ser reduzidos em até 12%, pois os caminhões desfrutarão de estradas em melhores condições de uso, portos com infraestrutura

adequada no Chile e também a eliminação parcial das antigas barreiras alfandegárias, que atrasavam demasiadamente o transporte das mercadorias.

O presidente do Setlog - MS, o empresário Claudio Cavol, um dos principais agentes interessados na Rota, afirma tais aspectos:

Mesmo com a distância rodoviária maior, as estradas no trajeto serão boas e a infraestrutura dos portos chilenos é melhor que a dos brasileiros. Os caminhões não vão demorar tanto parados, o que vai gerar uma economia grande para o setor de transportes de forma geral, principalmente em nosso estado (CAMPO GRANDE NEWS, 24 de agosto de 2017).

Os trajetos hoje realizados para escoar a produção brasileira para outros países, como por exemplo, para o continente asiático e europeu, tem como porta de saída, principalmente os portos de Santos-SP e Paranaguá-PR.

Por exemplo, atualmente as exportações sul-mato-grossenses são escoadas pelo porto de Santos, em São Paulo, como já destacamos e, posteriormente são despachadas por navios para o Chile, num período de cerca de 14 dias. Já com a instalação da Rota Bioceânica, o tempo de duração, partindo de Porto Murtinho até os portos chilenos demoraria cerca de 3 dias. Uma redução temporal bastante significativa (Primeira Notícia UFMS, 11 de agosto de 2016).

O que Marx chama de “tempo de venda” é o componente mais importante do tempo de circulação. Há claramente um forte incentivo competitivo para tentar reduzir esse tempo de venda a um mínimo [...] “Uma causa sempre atuante na diferenciação do tempo de venda e, portanto, no tempo de rotação em geral, é a distância que separa o mercado onde a mercadoria é vendida de seu local de produção” (344). (HARVEY, 2014, p. 68).

Dessa forma, fica bastante claro que a rota esta amparada na busca por uma maior circulação de mercadorias e a expansão do capital pelo espaço geográfico, pois através dessa disseminação do capital, teríamos uma integração regional, que romperia com as fronteiras políticas, físicas e culturais, o que contribuiria para a dispersão do consumo e do nexo monetário (OLIVEIRA, 2010).

Tal aspecto fica evidente diante da preocupação da inserção do estado de Mato Grosso do Sul em tal lógica de integração através do capital, atraindo investimentos de infraestrutura para o estado, que possam favorecer diversos setores, principalmente o de transportes, de modo a atrair investimentos de cunho industrial para o seu território, almejando um maior

crescimento econômico. A rota também contribuiria para tais anseios, já que trabalharia a infraestrutura de transportes do estado, o que consequentemente poderia atrair novos investimentos.

Contudo, é preciso compreender que com a diminuição dos gastos com o transporte das mercadorias, os produtos brasileiros alcançam maior competitividade no exterior, pois podem oferecer seus gêneros por um preço menor, o que acaba garantindo que o capital nacional e internacional continue aumentando suas taxas de lucro, alegando, entre outras coisas, que a Rota será oportuna também para a geração de emprego e renda.

A história do capitalismo é acompanhada de constantes inovações, orientadas para a solução dos anseios e necessidades que eram despertadas conforme o mercado se tornava global. O aperfeiçoamento na área dos transportes que contribuíram para reduzir as barreiras espaciais e o atrito da distância é surpreendente. Era necessário diminuir as distâncias, facilitando a circulação das mercadorias e, consequentemente encurtando o espaço pelo tempo entre a mercadoria comprada e seu local de produção.

Através da história vemos uma mudança de importância relativa de cada uma dessas instâncias na realidade e na interpretação espacial. Nos dias de hoje, como certamente jamais antes, quando os fixos têm importância muito grande, a circulação passa também a ter importância fundamental, entre outras razões, pelo fato de que o produto se internacionalizou e, por conseguinte, tem de ser distribuído por todo o mundo, sem respeito às fronteiras nem às distâncias. Por outro lado, a necessidade de acumulação agravou-se e, por conseguinte, a circulação ganhou um ritmo frenético. Quem menos tem poder de movimento mais depressa vê desvalorizar-se seu produto e seu meio de trabalho (SANTOS, 2014, p. 87).

A Rota Bioceânica se insere como um fixo de importância estratégica, visando diminuir os custos e o tempo de transporte entre as regiões de produção e os mercados consumidores. Com estruturas cada vez mais dinâmicas e robustas, a circulação das mercadorias são amparadas por sistemas que permitem que as mercadorias fluam de forma adequada a lógica capitalista de produção. Diante de tal cenário, a produção nacional encontra na viabilização da Rota um importante recurso para potencializar a competitividade de seus produtos.

[...] com a evolução dos sistemas de engenharia, a própria noção de tempo muda: o tempo de produção, o tempo de circulação, o do consumo e da realização da mais-valia. Quanto mais evoluem os sistemas de engenharia, mais coisas se produzem em menos tempo, o consumo se faz mais imediatamente, tornando tudo isso mais e mais fácil, graças aos equipamentos criados pelo Estado para facilitar a circulação (SANTOS,

2014, p. 90).

O tempo que o produto dispense para chegar ao mercado consumidor está vinculado aos aspectos do próprio produto (peso e pericibilidade, por exemplo), assim como dos meios de transporte e comunicação que estão desimpedidos para uso.

Os investimentos voltados para a efetivação da Rota tem por objetivo utilizar-se dos sistemas de engenharia (SANTOS, 2014) no âmbito dos transportes para agilizar o tempo de circulação das mercadorias, fomentando a reprodução do capital, ou seja, por maiores lucros. As indústrias já não empregam matérias-primas nacionais, mas sim matérias-primas vindas das mais diversas regiões do globo, e cuja produção é consumida não somente no país produtor, mas em todo o mundo.

O discurso governamental é bastante otimista quanto as vantagens que a Rota pode oferecer ao estado, todavia, o que pode ser visto por um lado como um fator de desenvolvimento econômico, também é capaz de gerar pobreza e exclusão econômica e social, pois nem todas as classes/grupos sociais são pensadas ou beneficiadas na realização de políticas públicas. Dessa forma, muitos ficam à margem de todo o processo, sem terem sua opinião ou reais anseios sondados pelos agentes estatais. Uma mudança hierárquica que vem de cima para baixo.

O governo alega que com a execução da Rota, o estado irá melhorar sua infraestrutura em transportes, atraindo novos investimentos, principalmente do setor industrial. Tornará os produtos estaduais mais competitivos no mercado exterior, fomentando a economia estadual e trazendo retornos sensíveis para a população. Trará um movimento maior de carga e de pessoas por onde a rota passa, aumentando a dinâmica de algumas cidades do estado, como Porto Murinho, por exemplo, gerando mais empregos e desenvolvimento de novas atividades.

No entanto, é preciso compreender todos esses fatores a partir de ângulos diferentes. No que tange ao econômico, a Rota apresenta reais e coerentes elementos, mas ao mesmo tempo que o econômico é priorizado na implantação da rota, sobretudo nos municípios pelos quais essa rota terá um maior poder de identidade, de presença, como em Porto Murinho, também é necessário verificar, compreender e analisar as mazelas sociais que existem e que podem ser intensificadas em decorrência do sempre almejado e falacioso “desenvolvimento econômico”.

Embora não seja o foco dessa análise, um dos exemplos que podemos elencar sobre a forma que a rota e seu “desenvolvimento” pode impactar de formas distintas a sociedade, é o alto índice de prostituição que existe na região de Porto Murtinho (VAZ, 2017). Por ser uma cidade de turismo pesqueiro no rio Paraguai, há um aumento do fluxo de pessoas na região, esse movimento em torno da pequena cidade fomenta uma rede de prostituição, onde o número de jovens menores de idade é considerável. O problema ainda é uma constante, e com o maior tráfego de pessoas que a Rota possivelmente trará para a região, o problema pode ser agravado, caso não haja todo um estudo e preparo de uma estrutura adequada tanto para a população ali residente como para as pessoas que por ali transitarem.

Porto Murtinho tem uma população hoje de menos de 16 mil habitantes, mas certamente irá aumentar quando o Corredor estiver funcionando, o que vai implicar infraestrutura urbana e efetivação de políticas de geração de renda, sob pena de ser um espaço em que será destaque pela prostituição infantil e por problemas ambientais (MIRANDA; FRIEDE, AVELAR, 2019, p. 219).

1.1 UniRila: importância dos estudos técnicos para a implementação da Rota Bioceânica

É importante destacar o papel da UniRila (Rede Universitária da Rota de Integração Latino-Americana), uma iniciativa composta por universidades brasileiras da Argentina, Chile e Paraguai. Elas procuram levantar estudos de viabilidade técnica e impactos ambientais e sociais de projetos pertencentes a Rota Bioceânica, como o caso da ponte sobre o rio Paraguai. Serão feitos estudos de cunho ambiental, social e econômico, de modo a conhecer os prováveis impactos e buscar minimizá-los. Portanto, a UniRila é uma ação entre as universidades, que buscará fomentar o ensino e a pesquisa no que tange aos estudos da Rota.

Serão propostos projetos que permitam determinar o estado atual da situação sociocultural, linguística, econômica, política e sanitária da zona compreendida pela Rota. E a promoção de ações para minimizar as consequências negativas que o desenvolvimento da Rota possa acarretar nas comunidades envolvidas (UNIRILA, 09 de agosto de 2018).

Esses estudos são de suma importância, visto que o alcance do Corredor Bioceânico não deve se limitar apenas aos aspectos econômicos, ele deve ensejar uma série de políticas públicas de promoção social, buscando um intercâmbio cultural entre as populações inseridas no contexto de efetivação do Corredor, principalmente por meio da valorização das culturas aborígenes, assim como a criação de políticas compensatórias de cunho ambiental, pois o

aumento do tráfego de pessoas, veículos e instalação de novos fixos, trará consequências ao meio ambiente.

Sabe-se que os impactos provocados por CO2 são nocivos ao meio ambiente e que numa rodovia de tal importância como a bioceânica, o número de carros trafegando será muito grande. E, que, portanto, para cuidar de todas estas questões é fundamental a criação e manutenção de espaços democráticos de discussão de programas e projetos, visando ao desenvolvimento sustentável (MIRANDA; FRIEDE, AVELAR, 2019, p. 221).

Dessa forma, os trabalhos e pesquisas desenvolvidos pela UniRila podem apresentar respostas e mecanismos capazes de atenuar os diversos impactos que a instalação do Corredor trará consigo, caso contrário, teremos um desenvolvimento unilateral, apenas de viés econômico. A ampliação econômica não necessariamente significa desenvolvimento humano e social, ao passo que apenas alguns setores participariam efetivamente das benesses proporcionados pela Rota.

Em suas reuniões de trabalho os pesquisadores vinculados ao GT “Impactos Sociais”, mostraram-se preocupados com as condições de vida e trabalho das populações que habitam as pequenas cidades que se encontram ao longo desta rota, pois estas revelam altos índices de pobreza, vulnerabilidade e risco sociais, principalmente no que tange às populações que se encontram no Brasil e no Paraguai (ALMEIDA, TEIXEIRA, FIGUEIRA, 2019, p. 293).

Outro elemento que merece uma arguição cuidadosa é o discurso oficial da entidade governamental, que de forma significativamente evidenciada, apresenta os aspectos positivos que a Rota irá trazer de forma geral para o desenvolvimento do estado de Mato Grosso do Sul. O diretor da FIEMS (Federação das Indústrias do Estado de Mato Grosso do Sul), Lourival Vieira, pontua alguns aspectos relevantes sobre a rota:

Ele acrescenta que esse corredor bioceânico tem como principal vantagem a redução em até 8 mil quilômetros o caminho ao mercado asiático, o que implicará em menos custos e agregação de valor aos produtos sul-mato-grossenses. "Permitirá ainda no aumento do volume dos produtos transportados pela região e contribuirá para elevar a competitividade dos nossos produtos. Favorece também a integração e o desenvolvimento econômico e social da região de fronteira entre Mato Grosso do Sul e Bolívia", disse (FIEMS, 28 de setembro de 2013).

É destacado o fator econômico, e como ele irá trazer um desenvolvimento social e integracional para a região de fronteira, onde a população teoricamente seria beneficiada com

a construção da Rota. Esse discurso é constante, e busca demonstrar que a Rota não irá beneficiar apenas os grandes agroexportadores e seus interesses, mas também o restante da população. Teorizando essa abordagem prática da fala do diretor da FIEMS, nos aportamos em Harvey (2001, p. 81) que se posiciona a respeito de tais discursos, alegando que: (...) os interesses de classe são capazes de ser transformados num “interesse geral ilusório”, pois a classe dirigente pode, com sucesso, universalizar suas idéias como idéias dominantes”.

Pode-se constatar, dessa forma, que embora embuidos num discurso que defende o desenvolvimento de todos, a realidade é a intensificação e fortalecimento de grupos hegemônicos presentes nos setores de produção e exportação de mercadorias. O foco principal é a expansão do lucro dentro da lógica capitalista, que se dará principalmente por meio da viabilização das rodovias no estado de Mato Grosso do Sul, ou seja, infraestrutura de transportes (OLIVEIRA, 2010). A tão defendida integração, que seria uma das justificativas para a construção da Rota, se daria mais no âmbito econômico, prevalecendo a primazia do capital na produção do espaço.

Todavia, mediante o discurso oficial, tais empresas são apresentadas como salvadoras dos lugares e são apontadas como credoras de reconhecimento pelos seus aportes de emprego e modernidade. Dai a crença de sua indispensabilidade, fator da presente guerra entre lugares e, em muitos casos, de sua atitude de chatagem frente ao poder público, ameaçando ir embora quando não atendidas em seus reclamos (SANTOS, 2008, p. 68).

Não restam dúvidas de que o discurso evidencia a crença e a promessa de que com o incremento da infraestrutura no setor de transportes, o estado atrairia diversos investimentos, principalmente no setor industrial, que acabariam gerando mais empregos e movimentando a economia estadual, estimulando seu desenvolvimento. Essas são estimativas arguidas pelo discurso governamental, nada pode garantir que de fato irão se efetivar como o imaginado.

Ora, as decisões relativas ao investimento jamais podem ser “racionais”, exceto ao nível da empresa e com condição de nos atermos a uma perspectiva bastante estreita. Isso ocorre por diversas razões, das quais mencionarei apenas duas. Em primeiro lugar, não apenas “o futuro é incerto”, mas o *presente é desconhecido* (coisas estão continuamente ocorrendo em toda parte, outras empresas estão em vias de tomar decisões, a informação é parcial e custosa, e isso em diversos graus para os diversos agentes, etc). Em segundo lugar, como já foi dito, os custos e o produto não podem ser efetivamente medidos. O primeiro fator poderia, teoricamente, ser eliminado no caso de uma economia planificada. Mas não o segundo fator. (CASTORIADIS, 1987, p. 150-151).

É interessante também constatar como a palavra “desenvolvimento” é recorrente nos discursos que buscam promover o projeto do corredor bioceânico. Tal palavra é utilizada como um slogan para impelir a um tema da ideologia oficial (no caso, o corredor bioceânico), apresentando uma série de benefícios que advirão com a concretização de tal projeto. No entanto, são escassas as reflexões sobre o “preço” que as coletividades envolvidas nos limites do traçado da rota deveriam pagar em nome do “desenvolvimento” amplamente preconizado.

[...] a emergência da burguesia, sua expansão e sua vitória final são acompanhadas pela emergência, a difusão e a vitória final de uma nova “idéia”, a idéia de que o crescimento ilimitado da produção e das forças produtivas é, de fato, o objetivo central da vida humana. (CASTORIADIS, 1987, p. 144).

Temos a defesa de um desenvolvimento soberano, acima das demais questões, que seriam de “segunda ordem” e importância. Se analisarmos as vultosas quantias investidas em infraestruturas para a execução do projeto, podemos refletir se esses valores não poderiam ter outro destino, visando, por exemplo, melhorias na qualidade de vida de parcelas mais significativas da população, seja com serviços de saúde, educação, trabalho e assim por diante, visto que a rota trará benefícios sensíveis apenas para uma parcela muito restrita da população.

Temos uma preocupação constante com o crescimento do estado e do país como um todo, mas um crescimento que na maioria dos casos promove apenas *crescimento*, algo específico e determinado (CASTORIADIS, 1987). Quando falamos sobre desenvolvimento, ele não quer dizer necessariamente uma melhoria em todos os aspectos sociais, mas como dito anteriormente, concentrar-se num ramo previamente decidido.

Tais ações mostram a visão “salvadora”, como apontada por Milton Santos que o discurso dominante difunde em relação a essas aplicações. O “tempo real é comandado pelos grandes atores sociais, que são os autores do discurso ideológico e os controladores do tempo. Os homens não são igualmente atores desse tempo real” (SANTOS, 2004, p. 28).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Sob os raios inflamados do astro-rei, por aquela manhã de juventude, era daquele rumor que a campina estava grávida. Surgiam homens; um exército negro, vingador, que germinava lentamente nos alqueives, nascendo para as colheitas do século, e cuja germinação não tardaria a fazer rebentar a terra.

(ZOLA, Émile (2014) – *Germinal*).

Podemos constatar que a ideia da construção de uma rota, capaz de interligar países da América do Sul, facilitando a comunicação e deslocamento entre eles é um projeto antigo. Todavia, tornou-se mais urgente a partir da década de 1980, quando o Brasil Central começou a despontar na produção de mercadorias que visavam principalmente o mercado externo, como o continente asiático.

As longas distâncias percorridas pelos caminhões para alcançarem os portos, principalmente o de Santos/SP, encarecem os produtos e atrasavam o deslocamento dos produtos, tornando-as pouco competitivas no exterior.

Numa economia em que a circulação ganha um papel preponderante, a melhoria das estradas e dos meios de comunicação também conduz à ampliação do estoque de capital fixo, cuja forma é qualitativa e quantitativamente adaptada aos propósitos da produção no momento em que são instalados. (SANTOS, 2008, p. 251-252).

Dessa forma, o empresariado e o Estado começaram a desenvolver a Rota Bioceânica ou Rota da Integração, visando diminuir o caminho percorrido pelas mercadorias nacionais até os portos, economizando no frete e conseqüentemente barateando os produtos, tornando-os mais competitivos e fomentando a economia. O trajeto parte de Campo Grande - MS até a fronteira com o Paraguai, em Porto Murtinho, passando pelo Paraguai, Argentina e por último, alcançando os portos chilenos.

O discurso predominante do Estado alega que a rota traria incontáveis benefícios para o estado de Mato Grosso do Sul, tornando seus produtos mais competitivos no exterior, alavancando a economia estadual; principalmente com a melhoria infraestrutural nos

transportes, mais empresas, sobretudo do ramo industrial poderiam se instalar no estado, gerando novos empregos, fomentando a renda e trazendo desenvolvimento e modernidade; as cidades por onde a rota passaria também seriam beneficiadas com um aumento da circulação de pessoas e mercadorias.

No entanto, este é o discurso dos agentes hegemônicos, que seriam os principais beneficiados com a construção da rota, com o uso do território (SANTOS, 2008), são estes que buscam justificar os altos investimentos alegando-o como algo benéfico para toda a população.

A rota traria alterações significativas para o território de Mato Grosso do Sul, e essas mudanças de ampla escala são determinadas por formas de poder (RAFFESTIN, 1993), onde o Estado e o empresariado, ligados a lógica acumulativa do capitalismo são, na referida situação, os principais representantes. É necessário que os outros grupos sociais comunguem dos benefícios que serão obtidos por meio da Rota, visto que os investimentos infraestruturais serão custeados com dinheiro público e a cidade de Porto Murtinho, particularmente, será uma das mais impactadas com o projeto.

[...] o desenvolvimento sustentável necessita sobremaneira de capital social acumulado, porque se apenas os empresários de transportes e os empresários do agronegócio lucrarem com o Corredor Bioceânico, ela não será sustentável. É necessário que o dinheiro arrecadado com os impostos e com a exportação sejam investidos em políticas públicas de melhoria da cidade, no que tange principalmente ao saneamento básico, à geração de renda e à educação (MIRANDA; FRIEDE, AVELAR, 2019, p. 218).

Como alegado por Raffestin, essas novas tessituras que visam uma melhor comunicação, são vias de mão dupla que podem dinamizar o processo por um lado, mas obstruí-lo de outro. O diálogo, a pesquisa e o esclarecimento são de suma importância para a realização salutar do projeto.

Também é necessário ponderar sobre a constituição histórica de desenvolvimento dessa porção territorial de Mato Grosso do Sul, avaliando se a rota seria capaz de acentuar alguns problemas herdados ao longo do tempo, como a pobreza e intensa desigualdade, oriunda da forte concentração de riquezas.

O Mato Grosso do Sul, firmou-se, nas duas últimas décadas, como uma economia baseada predominantemente na pecuária extensiva, na produção intensiva de milho e soja, afora experiências isoladas de indústrias extrativas minerais e agroindustriais. Esses sistemas produtivos têm sido responsáveis pela produção de matérias-primas para a agroindústria e produtos de

exportação- grãos, carnes e minerais- e, portanto, desencadeadores do próprio processo de agroindustrialização regional, empreendido por unidades ditas modernas e de alta produtividade, com significativos impactos na natureza externa, na economia e na concentração da riqueza gerada. Não podemos fugir dessa nossa constituição histórica, mas podemos reverter este quadro, que apesar dos enormes avanços tem promovido a pobreza e regionalmente grandes desigualdades (ABREU, 2008, p. 124).

É importante avaliarmos se o projeto não acirrará desigualdades já tão profundas no território sul-mato-grossense, adensando problemas nos diversos âmbitos sociais que ainda não foram contemplados adequadamente nas políticas públicas. Por certo, o projeto do Corredor Bioceânico trará avanços e oportunidades estratégicas para a economia estadual, no entanto, é urgente que tais avanços contemplem o máximo de grupos possíveis, a população também deve participar e usufruir dos investimentos que o Estado realiza, utilizando-se do dinheiro do contribuinte para alcançar tais fins.

Dessa forma, de acordo com as constatações que a presente pesquisa proporcionou, é necessário que investimentos como a Rota possam integrar a sociedade de forma geral em seus benefícios, ou caso isso não seja possível, elaborar projetos específicos que venham ao encontro das necessidades gerais da população. É errôneo realizar investimentos com verba pública onde apenas alguns grupos hegemônicos serão de fato beneficiados. Embora a Rota possa trazer benefícios para outras parcelas de indivíduos, seria ainda um grupo restrito. Se o Estado é capaz de implementar ações que vão ao encontro do interesse do agronegócio, também pode realizar projetos que contemplem as necessidades da população (o que pouco é feito). É necessário criar um diálogo com os cidadãos, perguntar o que querem, o que precisam e dentro do projeto da Rota buscar criar mecanismos paralelos que sejam capazes de nutrir os anseios dos sul-mato-grossenses. Como por exemplo, serviços de saúde e educação nas cidades por onde a Rota irá passar (mas não somente), investimentos em melhor infraestrutura urbana e assim por diante, abraçando a população em seus intentos e não buscando convencê-la de que a Rota será benéfica por meio de “argumentos” falaciosos.

A Rota se enquadra como um importante instrumento de desenvolvimento econômico capaz de trazer uma maior fluidez aos fluxos, principalmente no se que se refere ao tráfego rodoviário e o transporte de produtos com fins de exportação. Com uma significativa economia de tempo e na condução da produção, a Rota apresenta-se como um elemento estratégico, capaz de tornar a produção menos custosa e mais competitiva no mercado

externo. A circulação possui papel decisivo no setor produtivo, criam-se objetos e lugares destinados à fluidez: canais, rodovias, aeroportos e assim por diante (SANTOS, 2008).

Daí essa vontade de suprimir todo obstáculo à livre circulação das mercadorias, da informação e do dinheiro, a pretexto de garantir a livre-concorrência e assegurar a primazia do mercado, tornado um mercado global. (SANTOS, 2008, p. 275).

Aqueles que reúnem as melhores condições para a circulação aglutinam melhores condições para subsistir num mercado repleto de inovações e com uma concorrência brutal, eis um dos anseios lançados sobre a Rota Bioceânica: nutrir o setor produtor de ensejos capazes de tornar a produção mais competitiva e assegurar um posicionamento relativamente seguro no mercado internacional. Cabe nos indagar a quem, de que modo, e até quando esse empreendimento nutrirá um tão aclamado “desenvolvimento econômico”.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS:

ALMEIDA, Luciane Pinho; TEIXEIRA, Léia Lacerda; FIGUEIRA, Kátia Cristina Nascimento. A importância do estudo dos impactos sociais junto às comunidades locais dos territórios que integram o Corredor Rodoviário Bioceânico. **Revista Interações**, Campo Grande, MS, v.20, n. 2, p. 285-296, abr/jun. 2019.

ANDRADE, Silvio. **Novos investimentos já produzem efeito em Porto Murtinho**. Correio do Estado, 23 de julho de 2019. Disponível em: <<https://www.correiodoestado.com.br/economia/novos-investimentos-ja-produzem-efeito-em-porto-murtinho/357289/>> Acesso em 20/05/2019.

ÂRMOA, Marcelo. **Exportações em MS atingem US\$ 3 bi com destaque para celulose, milho e carne bovina**. Disponível em: < <http://www.semagro.ms.gov.br/exportacoes-em-ms-atingem-us-3-bi-com-destaque-para-celulose-milho-e-carne-bovina/>> Acesso em: 01/11/2019.

BERNARDES, Júlia Adão. Agricultura moderna e novos espaços no cerrado brasileiro. *Revista Tamoios*, Rio de Janeiro, RJ v. 3, n. 1 (2007).

BOURLEGAT, Cleonice Alexandre Le. Eixos de integração e desenvolvimento, Rota de Integração Latino-Americana e turismo: território de Mato Grosso do Sul e franjas fronteiriças. **Revista Interações**, Campo Grande, MS, v.20, n. especial, p. 107-123, 2019.

BUENO, Mayara. **Indústria deve movimentar até US\$ 1,5 bilhão com Rota Bioceânica, diz Fiems**. Disponível em: <<https://www.campograndenews.com.br/economia/industria-deve-movimentar-ate-uss-1-5-bilhao-com-rota-bioceanica-diz-fiems>> Acesso em: 01/11/2019.

BRASIL. **Ministério da Infraestrutura. Ministério divulga balanço de obras e investimentos realizados em 2018.** Disponível em: <<http://transportes.gov.br/ultimas-noticias/8424-minist%C3%A9rio-divulga-balan%C3%A7o-de-obras-e-investimentos-realizados-em-2018.html>> Acesso em: 30 de agosto de 2019

BRUM, Eliane. **A Vida que ninguém vê.** Porto Alegre: Arquipélago Editorial, 2006.

CAMILO PEREIRA, Ana Paula. **Transportes e circulação: Fixos, fluxos e dinâmicas econômicas no estado de Mato Grosso do Sul – Brasil.** Confins. 35, 2018.

CASTORIADIS, Cornelius. **As encruzilhadas do labirinto.** Os domínios do homem. Vol. II. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987.

CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo César; CORRÊA, Roberto Lobato. (Org.). **Brasil: Questões Atuais da Reorganização do Território.** Betrand Brasil, 2008.

EDUARDO, Márcio. Território, Trabalho e Poder: por uma geografia relacional. **Campo-Território: Revista de Geografia Agrária**, v. 1, n. 2, p. 173-195, ago. 2006.

FERNANDES, Rogério Mauro; SOUZA, Adáuto. O Plano Nacional de Logística Integrada e o processo de inserção do estado de Mato Grosso do Sul no “Programa de Investimentos em Logística: rodovias e ferrovias”. **Revista Científica Vozes dos Vales - UFVJM- MG- Brasil-** n° 06- Ano III- 10/2014.

GRAZIANO, da Silva José. **A nova dinâmica da agricultura brasileira.** Campinas, SP: Unicamp, 1996.

HAESBAERT, Rogério. **Territórios alternativos.** São Paulo: Contexto, 2015.

HARVEY, David. **Para Entender o Capital Livros II e III**. São Paulo: Boitempo, 2014.

HUERTAS, Daniel Monteiro. Breve análise da circulação no Mato Grosso do Sul. **Revista Geofronter**, Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul. Volume especial, n. 3, v. 2. Campo Grande, 2017.

JUNIOR, Edson Leon S. **Corredor de Exportação**. Disponível em: <http://www.puc-rio.br/pibic/relatorio_resumo2009/relatorio/ind/edson.pdf> Acesso em: 01/11/2019

LACOSTE, Yves. **A Geografia - Isso serve, em Primeiro Lugar, Para Fazer a Guerra**. Campinas, SP: Papirus, 2012.

LAMOSO, Lisandra Pereira. **Transportes e políticas públicas em Mato Grosso do Sul**. Dourados, MS: Editora da UFGD, 2008.

MARQUES, Humberto. **Rota bioceânica reduzirá em 14 dias tempo de chegada à Ásia, diz Nelsinho**. Disponível em: < <https://www.campograndenews.com.br/economia/rota-bioceanica-reduzira-em-14-dias-tempo-de-chegada-a-asia-diz-nelsinho>> Acesso em: 01/11/2019.

MATO GROSSO DO SUL. **Zoneamento Ecológico-Econômico do Mato Grosso do Sul: Contribuições técnicas, teóricas, jurídicas e metodológicas**, V. II, 2009.

MIRANDA, Maria Geralda; FRIEDE, Reis; AVELAR, Kátia. Capital Social e os desafios do Corredor Bioceânico. **Revista Interações**, Campo Grande, MS, v. 20, n. 2, p. 211-224, abr./jun. 2019.

OLIVEIRA, Valquíria de Araújo. **A infraestrutura de transportes como política governamental para o desenvolvimento regional e a integração sul-americana: Uma**

análise sobre as Rotas Bioceânicas em Mato Grosso do Sul. Dissertação (Mestrado em geografia). Universidade Federal da Grande Dourados. Dourados, 2010.

PIMENTA, Paula. **Conferência Rota Bioceânica apresenta discussões sobre oportunidades econômicas e científicas.** Disponível em: <<https://www.ufms.br/conferencia-rota-bioceanica-apresenta-discussoes-sobre-oportunidades-economicas-e-cientificas/>> Acesso em: 01/11/2019.

RAFFESTEIN, Claude. **Por uma geografia do poder.** Editora Ática. São Paulo, 1993.

SANTOS, M. et al. **O retorno do território.** In: SANTOS, M.; SOUZA, M. A. A. de; SILVEIRA, M. L. (Org.). Território: globalização e fragmentação. São Paulo: HUCITEC/ANPUR, 1994.

SANTOS, Milton. **Por uma outra globalização.** Editora Record, Rio de Janeiro, 1996.

_____ ; SILVEIRA, María Laura. **O Brasil: Território e sociedade no início do século XXI.** Editora Record, Rio de Janeiro, 2004.

_____. **O Espaço Dividido.** São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2004.

_____. **A Natureza do Espaço.** São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2008.

_____. **Metamorfoses do Espaço Habitado.** São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2014.

TEIXEIRA, J. C. A inserção do estado de Mato Grosso do Sul na modernização da agricultura brasileira. In: **Simpósio Internacional de Geografia Agrária** - Singa, 2009, Niterói. V Simpósio Internacional de Geografia Agrária. NITERÓI: UFF, 2009.

VAZ, Evandro. **Enfrentamento ao abuso e exploração sexual em Porto Murinho**. Disponível em: <<https://capitalnews.com.br/cotidiano/enfrentamento-ao-abuso-e-exploracao-sexual-em-porto-murinho/306172>> Acesso em: 01/11/2019.

ZOLA, Émile. **Germinal**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2014.

Sítios eletrônicos:

www.campograndenews.com.br

www.agesul.ms.gov.br

www.fiems.com.br/

<https://www12.senado.leg.br/hpsenado>

<http://www.primeiranoticia.ufms.br/>

<http://capitalnews.com.br>

<http://www.uems.br/midiaciencia/unirila/>

<http://transportes.gov.br>