

UNIVERSIDADE FEDERAL DA GRANDE DOURADOS
FACULDADE DE CIÊNCIAS HUMANAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA

FABIANE DE OLIVEIRA MORETI CABRERA

**ANÁLISE DO PROCESSO DE IMPLEMENTAÇÃO DO CORREDOR RODOVIÁRIO
BIOCEÂNICO, VIA PORTO MURTINHO, EM MATO GROSSO DO SUL:
POLÍTICAS, NORMAS, NARRATIVAS, AÇÕES E INTERAÇÕES**

DOURADOS – MS
2022

FABIANE DE OLIVEIRA MORETI CABRERA

**ANÁLISE DO PROCESSO DE IMPLEMENTAÇÃO DO CORREDOR RODOVIÁRIO
BIOCEÂNICO, VIA PORTO MURTINHO, EM MATO GROSSO DO SUL:
POLÍTICAS, NORMAS, NARRATIVAS, AÇÕES E INTERAÇÕES**

Dissertação submetida ao Programa de Pós-Graduação em Geografia (UFGD) como requisito parcial para obtenção do título de Mestre em Geografia (Turma 2020).

Orientação: Prof. Dr. Adáuto de Oliveira Souza.

DOURADOS-MS
2022

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP).

C117a	<p>Cabrera, Fabiane de Oliveira Moreti. Análise do processo de implementação do corredor rodoviário bioceânico, via Porto Murtinho, em Mato Grosso do Sul: políticas, normas, narrativas, ações e interações. /Fabiane de Oliveira Moreti Cabrera. – Dourados, MS: UFGD, 2022.</p> <p>Orientador: Prof. Dr. Adáuto de Oliveira Souza. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal da Grande Dourados.</p> <p>1. Corredor rodoviário. 2. Bioceânico. 3. Porto Murtinho. 4. Hub logístico. 5. Logística e circulação corporativa. 6. Fluidez potencial e efetiva. 7. Mato Grosso do Sul. I. Título.</p>
-------	--

Ficha catalográfica elaborada pela Biblioteca Central – UFGD.

©Todos os direitos reservados. Permitido a publicação parcial desde que citada a fonte.

FABIANE DE OLIVEIRA MORETI CABRERA

Análise do processo de implementação do corredor rodoviário bioceânico, via Porto Murtinho, em Mato Grosso do Sul: políticas, normas, narrativas, ações e interações

Dissertação submetida ao Programa de Pós-Graduação em Geografia (UFGD) como requisito parcial para obtenção do título de Mestre em Geografia (Turma 2020).

Orientação: Prof. Dr. Adáuto de Oliveira Souza.

COMISSÃO EXAMINADORA

Prof. Dr. Adáuto de Oliveira Souza (Presidente)
Universidade Federal da Grande Dourados/UFGD

Prof^a. Dra. Ana Paula Camilo Pereira
Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul /UEMS

Prof^a. Dra. Ana Carolina Torelli Marquezini Faccin
Universidade Federal de Mato Grosso do Sul/UFMS

Dourados/MS, 31 de agosto de 2022.

AGRADECIMENTOS

Agradeço à minha família, especialmente minha mãe Teresinha Gonçalves de Oliveira e meu pai Marcio Moreti Cabrera, que sempre deram todo o suporte necessário para que eu pudesse estudar.

Aos professores ao longo deste trajeto, sempre fundamentais. Não estaria aqui não fosse a inspiração e o incentivo de muitos deles. Em especial às professoras Ana Paula Camilo Pereira e Ana Carolina Torelli Marquezini Faccin pelas valiosas contribuições proporcionadas.

*“Virou pesadelo esse sonho
Olhando pra gente eu até me envergonho
E eu acho que sou um cidadão de bem
Por isso me exponho e me cobro também*

*Se eu pude aprender pela voz dos poetas
Não posso aceitar a censura
Se os meus professores abriram minha mente
A cura tá na educação e na cultura”*

Gabriel O Pensador - Patriota Comunista

RESUMO

A implantação de corredores de transportes/corredores de exportação não é inédita no Brasil. No I Plano Nacional de Desenvolvimento (I PND 1972/74), o Estado concebe os corredores de transportes como uma ferramenta de integração nacional. Assim, os corredores de transportes do I PND são os precursores históricos dos atuais corredores de transportes. Analisamos o Corredor Rodoviário Bioceânico via Porto Murtinho, com extensão de 2.396 quilômetros entre Campo Grande (MS) e portos do norte chileno (Antofagasta, Iquique e Arica), atravessando os territórios paraguaio e argentino, o qual foi institucionalizado em 2015 pelo Tratado de Asunción. Porém, a proposta de sua implementação remonta à gestão de José Orcírio Miranda dos Santos como governador sul-mato-grossense (Zeca do PT, 1999-2007), quando diversas reuniões internacionais foram realizadas com a participação de países integrantes do ZICOSUR e de órgãos regionais de financiamento. Após a assinatura do Tratado, um vasto conjunto de ações foram empreendidas, notadamente no Gran Chaco, no Paraguai. No território sul-mato-grossense, evidenciamos: pavimentação de rodovias, construção de contornos rodoviários, projetos de novos terminais hidrovíarios; reuniões governamentais, com a criação de uma Frente Parlamentar Internacional para o Corredor; e, principalmente, mudanças nas normas tarifárias e aduaneiras, para eliminar possíveis barreiras geográficas à livre circulação de mercadorias. Cria-se uma psicofera para o projeto, propagando-se a narrativa de uma transformação econômica e geopolítica para Mato Grosso do Sul que se transformaria em *hub* logístico regional e nacional para exportação em direção a Ásia por meio do Oceano Pacífico. Este trabalho teve como objetivo geral analisar o processo de implementação do Corredor Rodoviário Bioceânico, via município de Porto Murtinho, no Mato Grosso do Sul. Analisamos as diretrizes governamentais que sustentam o seu processo de implementação e o papel do Estado – inclusive o argentino, o paraguaio e o chileno - na implementação dessa política territorial; identificamos, caracterizamos e analisamos as ações, os objetos e os investimentos previstos e realizados (ou não), suas interações e contradições. Analisamos todos os documentos oficiais produzidos acerca deste Corredor e fizemos um trabalho de campo no Gran Chaco (PY), para acompanhar e fotografar as obras realizadas. Participamos de eventos, fóruns, reuniões governamentais e corporativas, e também de audiência pública acerca da licença ambiental para implantação de um porto. Trouxemos as falas públicas e/ou publicadas dos sujeitos envolvidos no projeto - pois o isolamento social provocado pela Covid-19 impossibilitou entrevistas -, principalmente “falas” do coordenador nacional do Corredor no Brasil. Afirmamos que o Corredor Rodoviário Bioceânico via Porto Murtinho reforça a topologia extravertida da rede de transportes no Mato Grosso do Sul e é um processo histórico na política de transportes no país. Assim, esse Corredor Bioceânico parece-nos como uma materialidade fazendo uso do território brasileiro sul-mato-grossense a partir das demandas logísticas do movimento de produtos agrícolas fundamentalmente para exportação e atendimento às necessidades de lucro de setores hegemônicos. Este Corredor deve a sua existência ao mercado internacional, sobretudo asiático; sua lógica é presidida pela competitividade da produção hegemônica e pela circulação corporativa. É uma expressão geográfica da produção obediente.

PALAVRAS-CHAVE: Corredor Rodoviário Bioceânico; Rota Bioceânica; logística e circulação corporativa; fluidez potencial e efetiva; *hub logístico*, Mato Grosso do Sul.

ABSTRACT

The implementation of transport/export corridors is not unprecedented in Brazil. The I National Development Plan (I PND 1972/74) presents them as a tool for national integration. Thus, the I PND transport corridors are the historical precursors of the current ones. We analyzed the Bioceanic Road Corridor via Porto Murtinho—2,396 kilometers long, between Campo Grande (MS) and northern Chilean ports (Antofagasta, Iquique, and Arica), crossing Paraguay and Argentina—, which was institutionalized in 2015 by the Treaty of Asunción. However, the proposal for its implementation dates back to José Orcírio Miranda dos Santos's tenure as governor of Mato Grosso do Sul (Zeca do PT, 1999-2007), when several international meetings were held and attended by ZICOSUR member countries and regional funding organizations. After the Treaty, a wide range of actions were undertaken, notably in Gran Chaco, Paraguay. In Mato Grosso do Sul, we can highlight: road paving, construction of road contours, projects for new waterway terminals; government meetings, with the creation of an International Parliamentary Front for the Corridor; and, mainly, changes in tariff and customs rules to eliminate possible geographical barriers to the free transportation of goods. A psychosphere is created for the project, propagating a narrative of economic and geopolitical transformation for Mato Grosso do Sul, that would become a regional and national logistics hub for exportation to Asia through the Pacific Ocean. This study had as its general objective to analyze the implementation process of the Bioceanic Road Corridor, via the municipality of Porto Murtinho, in Mato Grosso do Sul. We analyze the government guidelines that support its implementation process and the role of the State – including the Argentine, Paraguayan and Chilean – in the implementation of this territorial policy; we identify, characterize and analyze the actions, objects, and investments planned and carried out (or not), their interactions and contradictions. We analyzed all the official documents produced about this Corridor and did fieldwork in the Gran Chaco (PY), to monitor and photograph the works carried out. We attended events, forums, government and corporate meetings, and also in public hearings about the environmental license for the implementation of a port. We engage the public and/or published speeches of the subjects involved in the project - as the social isolation caused by Covid-19 made interviews impossible -, mainly "speeches" by the national coordinator of the Corridor in Brazil. We argue that the Bioceanic Road Corridor via Porto Murtinho reinforces the extraverted topology of the transport network in Mato Grosso do Sul and is a historic process in the country's transport policy. Thus, this Bioceanic Corridor appears to us as a materiality making use of the Brazilian territory of Mato Grosso do Sul from the logistical demands of the movement of agricultural commodities, fundamentally for exportation and meeting the profit needs of hegemonic sectors. This Corridor owes its existence to the international market, especially the Asian one; its logic is presided over by the competitiveness of hegemonic production and corporate circulation. It is a geographical expression of obedient production.

KEYWORDS: Bioceanic Road Corridor; Biocenic route; logistics and corporate circulation; potential and effective fluidity; logistics hub, Mato Grosso do Sul.

RESUMEN

La implementación de corredores de transporte/exportación no es inédita en Brasil. El I Plan Nacional de Desarrollo (I PND 1972/74) concibe los corredores de transporte como una herramienta de integración nacional. Así, los corredores de transporte del I PND son los precursores históricos de los corredores de transporte actuales. Analizamos el Corredor Vial Bioceánico vía Porto Murinho, con 2.396 kilómetros entre Campo Grande (MS) y los puertos del norte de Chile (Antofagasta, Iquique y Arica), institucionalizado en 2015 por el Tratado de Asunción. La propuesta para su implementación remonta a la administración de José Orcírio Miranda dos Santos como gobernador de Mato Grosso do Sul (Zeca do PT, 1999-2007), cuando se realizaron varias reuniones internacionales asistidas por países miembros de ZICOSUR y fondos regionales de inversión. Luego del Tratado, empezó una amplia gama de acciones en el Gran Chaco (PY). En Mato Grosso do Sul, se destacan: pavimentación de caminos, construcción de contornos de caminos, proyectos de nuevas terminales hidroviarias; reuniones de gobierno, con la creación de un Frente Parlamentario Internacional; y cambios en las normas arancelarias y aduaneras, para eliminar posibles barreras geográficas a la libre circulación de mercancías. Se crea una psicosfera para el proyecto, propagando una narrativa de transformación económica y geopolítica para Mato Grosso do Sul, que se convertiría en un centro logístico regional y nacional para exportación a Asia a través del Océano Pacífico. Este estudio tuvo como objetivo analizar el proceso de implementación del Corredor Vial Bioceánico, a través del municipio de Porto Murinho, en Mato Grosso do Sul. Analizamos los lineamientos gubernamentales que sustentan su proceso de implementación y el rol del Estado -incluidos el argentino, el paraguayo y el chileno- en la implementación de esta política territorial; identificamos, caracterizamos y analizamos las acciones, objetos e inversiones planificadas y realizadas (o no), sus interacciones y contradicciones. Analizamos todos los documentos oficiales producidos sobre este Corredor e hicimos trabajo de campo en el Gran Chaco (PY), para monitorear y fotografiar los trabajos realizados. Participamos en eventos, foros, reuniones gubernamentales y empresariales, y también en audiencias públicas sobre la licencia ambiental para la implementación de un puerto. Trajimos los discursos públicos y/o publicados de los sujetos involucrados en el proyecto (ya que el aislamiento social causado por Covid-19 imposibilitó las entrevistas), principalmente "discursos" del coordinador nacional del Corredor en Brasil. Afirmamos que el Corredor Vial Bioceánico vía Porto Murinho refuerza la topología extravertida de la red de transporte de Mato Grosso do Sul y es un proceso histórico en la política de transporte del país. Así, este Corredor Bioceánico constituye una materialidad que aprovecha el territorio brasileño de Mato Grosso do Sul a partir de las exigencias logísticas del movimiento de productos agrícolas, fundamentalmente para la exportación y atendiendo las necesidades de lucro de los sectores hegemónicos. Este Corredor debe su existencia al mercado internacional, especialmente al asiático; su lógica está presidida por la competitividad de la producción hegemónica y por la circulación corporativa. Es una expresión geográfica de producción obediente.

PALABRAS CLAVE: Corredor Vial Bioceánico; centro logístico; logística y circulación corporativa; fluidez potencial y efectiva; polo logístico, Mato Grosso do Sul.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - A rota “projetada” como instrumento de competitividade	25
Figura 2 - Países (Estados, Províncias e Departamentos) integrantes do Zicosul	66
Figura 3- Chile: divisão por regiões	128
Figura 4 - Províncias contempladas no Plano Belgrano	135
Figura 5 - Cadeia da carne bovina nas porções norte e nordeste argentino	137
Figura 6 - Cadeia alcooleira	137
Figura 7 - Cadeia de Horticultura	138
Figura 8 - Apresentação sobre o Corredor Bioceânico do ministro João Carlos Parkinson de Castro	144

LISTA DE FOTOGRAFIAS

Foto 1 – Vista da cidade de Porto Murtinho (MS)	16
Foto 2 – Chefes de Estado em encontro do Mercosul no ano de 2015	28
Foto 3 – Pavimentação da rodovia estadual MS – 382	39
Foto 4 – Trecho entre Carmelo Peralta e Loma Plata ainda sem o asfalto	54
Foto 5 – Vista da ponte sobre o rio Paraguai, na BR – 262	57
Foto 6 – Ato oficial de inauguração da ponte sobre o rio Paraguai (Km 70, da BR 262) - sentido Corumbá	58
Foto 7 – Aspecto da “largada” da expedição RILA em Campo Grande (MS)	71
Foto 8 – Vista aérea (parcial) do porto de Antofagasta (CH)	72
Foto 9 – Travessia do Rio Paraguai, Porto Murtinho (BR) - Carmelo Peralta (PY)	74
Foto 10 – Rio Paraguai: local onde será construída a ponte entre P. Murtinho (BR) e C. Peralta (PY)	75
Foto 11 – Visita técnico-governamental à Carmelo Peralta (PY)	76
Foto 12 – Maquete da ponte sobre o Rio Paraguai, entre P. Murtinho (BR) e Carmelo Peralta (PY)	77
Foto 13 – Projeção da ponte sobre o rio Paraguai, entre P. Murtinho (BR) e C. Peralta (PY)	77
Foto 14 – Solenidade oficial de lançamento da Pedra oficial da ponte	84
Foto 15 – Carmelo Peralta (PY): Tenda onde aconteceu o Encontro presidencial	84
Foto 16 – A pedra fundamental sendo preparada pelos trabalhadores	85
Foto 17 – O início das medições no local de construção da ponte binacional	86
Foto 18 – Contorno rodoviário que acessa o terminal portuário da APPM	91
Foto 19 – Imagem do contorno na entrada da cidade de Porto Murtinho	93
Foto 20 – Vista parcial do dique de contenção de enchente onde passará o anel viário	94
Foto 21 – Vista parcial aérea do Rio Paraguai, em segundo plano o terminal portuário privado e o contorno rodoviário de acesso	96
Foto 22 – Placa indicando o Terminal Logístico: estacionamento com capacidade para até 400 caminhões	97
Foto 23 – Pátio do Terminal Logístico. A obra visa controlar o acesso dos caminhões aos portos	97
Foto 24 – Trecho da rodovia estadual MS – 382, em obra	101
Foto 25 – Guaxinim atropelado	104
Foto 26 – Jabuti atropelado	105

Foto 27 – Cabras atravessando a estrada próximo à entrada de Porto Murtinho	105
Foto 28 – Irregularidades na pista	106
Foto 29 – Buracos na estrada	107
Foto 30 – Placa em Carmelo Peralta	114
Foto 31 – Aspecto da implantação asfáltica no Chaco (com as margens inundadas)	114
Foto 32 – trecho entre Carmelo Peralta e Loma Plata que ainda não está asfaltado	117
Foto 33 – trecho asfaltado entre Carmelo Peralta e Loma Plata	118
Foto 34 – máquinas trabalhando na adequação do terreno	119
Foto 35 – Pátio de obras	119
Foto 36 – Placa localizada em frente ao pátio de obras	121
Foto 37 – Placa na entrada da cidade de Loma Plata	122
Foto 38 – Jumento na beira da pista, sentido Carmelo Peralta Loma Plata	124
Foto 39 – Cavalos na pista, sentido Carmelo Peralta Loma Plata	125
Foto 40 – Animais de grande porte ao longo do Corredor Bioceânico em território paraguaio	125
Foto 41 – Hospital de Porto Murtinho entrou no pacote de investimentos	146
Foto 42 – vista parcial da cidade de Porto Murtinho, ao fundo o rio Paraguai	147
Foto 43 – Aspecto da hidrovia em Porto Murtinho	149
Foto 44 – Vista aérea do Terminal privado	152
Foto 45 – Vista do pátio do Terminal: estacionamento de caminhões	153

LISTA DE MAPAS

Mapa 1 - Traçado do Corredor Bioceânico partindo de Campo Grande (MS) até as cidades de Iquique e Antofagasta no Chile	27
Mapa 2 - América do Sul: delimitação dos Eixos de Desenvolvimento e Integração	63
Mapa 3 - Cidades que serão direta e indiretamente afetadas pelo Corredor	99
Mapa 4 - Rodovias do Sudoeste de Mato Grosso do Sul que estão passando por obras e melhorias	111

LISTA DE TABELAS E GRÁFICOS

Gráfico 1 - Participação da China nas exportações de Mato Grosso do Sul 1997-2019 (%) ...	22
Tabela 1 - Comparação de preços da ponte do Chaco com a ponte Bioceânica	81
Tabela 2 - Projetos na área de influência do corredor de integração	116

LISTA DE SIGLAS

AGESUL - Agência Estadual de Gestão de Empreendimentos;
ANTAQ - Agência Nacional de Transportes Aquaviários;
ANTT - Agência Nacional de Transportes Terrestres;
APPM - Agência Portuária de Porto Murinho;
ASEAN - Associação de Nações do Sudeste Asiático;
BB - Banco do Brasil;
BID - Banco Interamericano de Desenvolvimento;
BNDE - Banco Nacional de Desenvolvimento;
CAF - Corporación Andina de Fomento;
CEF - Caixa Econômica Federal;
CEPAL - Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe;
CPM - Complexo Portuário Mejillones;
DIPE - Diretoria de Projetos Estratégicos;
DNER - Departamento Nacional de Estradas de Rodagem;
DNIT - Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte;
DOF - Departamento de Operações de Fronteira;
EIA/Rima - Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental;
EIDs - Eixos de Integração e Desenvolvimento;
EPI - Empresa Portuária Iquique;
EPL - Empresa de Planejamento e Logística;
FIEMS - Federação das Indústrias de Mato Grosso do Sul;
FONPLATA - Fundo de Desenvolvimento para a Bacia do Prata;
Fundersul - Fundo de Desenvolvimento do Sistema Rodoviário de MS;
GEICOS - Grupo de Empresários do Centro Oeste Sul-Americano;
GEIPOT - Grupo Executivo de Integração da Política de Transportes;
IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística;
IIRSA - Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-americana;
Ipea - Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada;
IPEA - Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada;
ITBI - Imposto de Transmissão de Bens Imóveis;
MInfra - Ministério da Infraestrutura;
MIT - Ministério de Transportes;
MOPC - Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones;

PACI - Plano de Apoio às Comunidades Indígenas;
PIB - Produto Interno Bruto;
PIL - Programa de Investimento em Logística;
PND - Plano Nacional de Desenvolvimento;
PPA - Plano Plurianual de Investimentos;
PPI - Planos dos Povos Indígenas;
PPI - Programa de Parcerias de Investimento;
PRF - Polícia Rodoviária Federal;
PROEIP - Programa de Estímulo à Exportação ou Importação pelo Porto de Porto Murtinho;
PROEXP - Programa de Estímulo à Exportação ou à Importação pelos Portos do Rio Paraguai;
Rila - Rede de Universidades do Corredor Bioceânico;
RILA - Rota de Integração Latino-Americana;
SEINFRA/MS - Secretaria de Estado de Infraestrutura;
SELTRA - Subsecretaria Especial de Logística e Transportes;
SEMAGRO/MS - Secretaria de Estado de Meio Ambiente, Desenvolvimento Econômico, Produção e Agricultura Familiar;
SETLOG/MS - Sindicato das Empresas de Transporte e Logística de Mato Grosso do Sul;
TUP - Terminal de Uso Privado;
UNASUL - União de Nações Sul-Americanas;
ZICOSUL - Zona de Integração do Centro Oeste da América do Sul.

SUMÁRIO

1 NOTAS INTRODUTÓRIAS E BASES PRELIMINARES PARA A DISCUSSÃO.....	14
1.1 Justificativas	36
1.2 Metodologia e procedimentos de pesquisa	48
2 “RETAS, CURVAS E CONTORNOS” DO CORREDOR NO TERRITÓRIO SUL-MATO-GROSSENSE: O NOVO CANAL DO PANAMÁ RODOVIÁRIO?	56
2.1 Breves antecedentes	56
2.2 Ações corporativas (e algumas públicas)	70
2.3 A ponte internacional entre Porto Murtinho (BR) e Carmelo Peralta (PY)	74
2.4 Contorno rodoviário de acesso à ponte internacional (a ser construída)	89
2.5 O contorno rodoviário de acessos aos portos existentes	90
2.6 Outros investimentos rodoviários “no entorno” estadual	98
3 PARAGUAI, ARGENTINA E CHILE: ALGUMAS AÇÕES RELATIVAS À IMPLANTAÇÃO E INTERAÇÕES DO CORREDOR RODOVIÁRIO	112
3.1 No lado paraguaio	112
3.2 Nas áreas dos portos do norte chileno: Iquique, Antofagasta e Mejillones	127
3.3 No Noroeste argentino e na sua relação como Plan Belgrano	133
4 PORTO MURTINHO: “A NOVA PARANAGUÁ”, “HUB LOGÍSTICO” E OS DESDOBRAMENTOS?	141
4.1 Investimentos em equipamentos urbanos	145
4.1.2 O aeroporto municipal	147
4.1.3 Pontes	148
4.2. Novos terminais hidroviários interiores	149
5 CONSIDERAÇÕES FINAIS	156
REFERÊNCIAS	160

ANEXOS

1 NOTAS INTRODUTÓRIAS E BASES PRELIMINARES PARA A DISCUSSÃO

“À forma histórica atual da divisão territorial do trabalho corresponde uma forma, também historicamente determinada, de circulação”

(Castillo e Frederico)

Esta dissertação é um desdobramento de uma pesquisa na modalidade de Iniciação Científica¹ e que deu origem ao Trabalho de Conclusão de Curso. Nela, buscou-se analisar a implementação do Corredor Bioceânico diante de uma perspectiva de uso do território sul-mato-grossense pelos agentes hegemônicos, no caso o Estado e o agronegócio globalizado.

Com o escopo de verticalizar os estudos anteriores, esta dissertação teve como objetivo geral analisar o processo de implementação do Corredor Rodoviário Bioceânico, via Porto Murtinho (MS), investigando de que forma sua idealização se relaciona com a manifestação de interesses dos agentes hegemônicos na dinâmica da circulação; consideramos para isso suas ações (materialidades e investimentos realizados e/ou previstos), suas interações espaciais e suas contradições.

A análise crítica do planejamento (abordagens e práticas) ancora-se, de um lado, numa investigação em torno de sua(s) racionalidade(s) e dos projetos a ela(s) associados e, de outro, na análise da produção do espaço e das tensões e contradições aí inscritas. Especificamente, analisamos as diretrizes teóricas e/ou governamentais que sustentam o processo de implementação deste Corredor Bioceânico. Analisamos o papel do Estado – inclusive o argentino, o paraguaio e o chileno - na implementação desta política territorial; identificamos, caracterizamos e analisamos as ações, os objetos e os investimentos previstos e realizados (ou não), suas interações espaciais (processo de consolidação da especialização regional de Mato Grosso do Sul) e suas contradições; e, por fim, mas não menos importante, analisamos de que forma a implementação deste Corredor Rodoviário afetará a densidade e a fluidez dos fluxos produtivos.

No Brasil, a temática da implantação de corredores de transportes é discutida e pautada em programas governamentais há algumas décadas. Portanto, trata-se de uma estratégia historicamente nova, mas não inédita. Constatamos que no I Plano Nacional de

¹ Pesquisa intitulada **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 na Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul, Unidade Universitária de Jardim.

Desenvolvimento (I PND 1972/74), os corredores de transportes – dentre os grandes programas de investimentos - aparecem para o governo e com investimento público (então BNDE, CEF, BB e Petroquisa) - como uma ferramenta para o deliberado processo de integração nacional,² cabendo à Amazônia e ao Planalto Central o papel de expandir a fronteira agrícola: “Expandindo a fronteira econômica para tirar partido da nossa dimensão continental (Brasil, I PND, 1971, p. 19)”³.

Um conceito fundamental aos objetivos de nosso trabalho é o de “Corredores de Transportes”, o qual entendemos como:

Os Corredores de transportes que, em última análise, visam à implantação de infraestruturas e sistemas operacionais modernos para o transporte, manuseio e armazenagem e comercialização dos fluxos densos de mercadorias (minério, cereais, petróleo e derivados e, mesmo, grandes partidas de carga geral unificada) permitirão, do ponto de vista do mercado interno, uma crescente integração dos centros industriais e suas áreas adjacentes às regiões abastecedoras de matérias-primas e alimentos. Por outro lado, com relação às exportações, a racionalização e a integração das diferentes etapas do processo de escoamento propiciarão ao País a possibilidade de participar em condições competitivas de frentes dinâmicas do comércio internacional. (BARAT, 1972, p. 301)

Assim, os “Corredores” seriam segmentos do sistema de transportes, ligando áreas (produtoras/consumidoras), a partir de sistemas operacionais integrados entre dois ou mais modais. No caso que investigamos, trata-se do corredor rodoviário bioceânico - com extensão de 2.396 quilômetros, entre Campo Grande/MS e os portos do norte chileno - mas com possibilidade de uso da hidrovia do Paraguai, no município de Porto Murtinho, que inclusive conta com terminais hidroviários interiores, conforme a imagem abaixo:

² Programa específico para essa finalidade foi materializado através do PIN – Programa de Integração Nacional - no bojo do qual foi projetada “a construção da Transamazônica (para a interligação da Amazônia com o Nordeste); a Cuiabá-Santarém (BR 165) para conexão com o Planalto Central e o Centro-Sul do País, assim como para sua articulação, por outro lado, com o sistema rodoviário interamericano” (BRASIL, I PND, 1971, p. 30).

³ Na concepção do Estado brasileiro, mencionada textualmente no I PND, a expansão da fronteira econômica deve: “1 – efetivar-se pela utilização, principalmente, de fatores de produção relativamente abundantes: mão de obra, terra e recursos naturais ao lado dos incentivos fiscais já existentes; 2) realizar-se com prioridades definidas, por meio de programas de baixo custo de capital, [...]” (BRASIL, I PND, 1971, p. 27).

Foto 1 - Vista da cidade de Porto Murtinho (MS): em primeiro plano o Terminal Hidroviário Interior privado (porto). À esquerda, território paraguaio.



Fonte: FRIAS, 2021.

No contexto dessa estratégia destaca-se o propósito governamental de “modernizar as estruturas de comercialização e distribuição de produtos agrícolas, mediante: criação de estruturas especializadas de transportes ‘Corredores de Transportes’, associadas à modernização dos principais portos; programas de créditos aos produtores rurais...” (BRASIL, I PND, 1971, p. 24).

Ainda para corroborar na compreensão do conceito de corredores de transportes trazemos à lume uma definição técnica do extinto Grupo Executivo de Integração da Política de Transportes (GEIPOT),⁴ o qual menciona:

Os corredores estratégicos de desenvolvimento são lugares ou eixos onde se viabilizam negócios, por meio de investimentos e da constituição de mercados produtores e consumidores, servindo-se de um complexo feixe de facilidades econômicas e sociais. Entre as quais, salienta-se, em sua função indutora do desenvolvimento, a existência de um sistema viário adequado sob a forma de corredor de transportes (GEIPOT, 2002, p. 8)

⁴ Sobre o GEIPOT, consultar Goularti Filho (2016). O autor afirma que: “Na trajetória do Geipot, desde a sua concepção [1961], passando pelos momentos de expansão até a desaceleração e, por fim, a sua liquidação e extinção [2001], podemos encontrar síntese da evolução do planejamento e da política de transportes no Brasil” (GOULARTI FILHO 2016, p. 255).

Portanto, consubstancia-se como um dos pilares centrais da proposta governamental de crescimento e expansão do mercado nacional, subsidiados pelo Estado.⁵ A questão da exportação⁶ estava presente – aliás, a pauta agroexportadora está presente desde o período colonial⁷ - com o escopo de diversificar a pauta exportadora, criando a categoria de manufaturados e a de minérios/produtos agrícolas não tradicionais. Consta neste I PND (1972/74) a defesa da consolidação da infraestrutura — consórcios de exportação, ampliar a rede de agências bancárias nacional, financiamentos às vendas — a ser estabelecida no exterior, para conquista de mercados.

Urge dizer, desde agora, que o Estado brasileiro é historicamente adepto da exportação como único caminho para a expansão econômica, em consonância, portanto, com o atual pensamento único da globalização. É forçoso mencionar ainda que esse processo ocorre no contexto da Guerra Fria, portanto, conforme assumido pelo Estado brasileiro, de acordo com o estabelecido na “Aliança para o Progresso”, capitaneado pelos Estados Unidos. Textualmente: “mantendo-se fiel ao conjunto de instituições do sistema interamericano, no empenho de acelerar o progresso da América Latina” (BRASIL, I PND, 1971, p. 33). No bojo desse processo e seguindo as orientações da Aliança para o Progresso (DREIFUSS, 1981), o Estado brasileiro dá prosseguimento à implementação de planos nacionais de desenvolvimento e instaura o II PND (1975-1979). Vale dizer que a própria “Revolução Verde” eclode nesse período.

Evidenciamos que no II PND (1975/79), aparece como uma de suas “tarefas árduas” a integração nacional com a economia mundial: “tais tarefas têm o sentido de conquistas econômicas e sociais de envergadura. Textualmente: “**Na Integração com a Economia Mundial**, ganha mais importância a conquista de mercados externos, principalmente para manufaturados e produtos primários não tradicionais (agrícolas e minerais)” (BRASIL, 1974, p.16, grifo do autor).

⁵ Entendemos aqui a concepção do Estado de acordo com a interpretação de Poulantzas (2000, p. 130). Na compreensão deste autor, o Estado não deve ser concebido como uma entidade própria, mas “como uma relação, mais exatamente como a condensação material de uma relação de forças entre classes e frações de classe, tais como elas se expressam, de maneira sempre específica, no seio do Estado”.

⁶ LAMOSO (2020, p. 2) estudando essa problemática, leciona que: “O Brasil se constitui enquanto nação na dependência de suas relações com o mercado externo e responde aos seus estímulos de expansão ou retração, reorganizando as estruturas produtivas no território”.

⁷ Estudando essa questão, Numair (2009, p. 126), assevera que “A instrumentalização do território, fundamentada na integração física, orientada a solucionar as necessidades do capital produtivo acompanham a evolução da economia brasileira. As primeiras ferrovias no Brasil, por exemplo, foram construídas com a finalidade de conectar os locais produtores do agronegócio, em especial, da produção de café, no interior do país, aos portos de Santos, Rio de Janeiro, Salvador e Recife. Quando do primeiro surto de expansão industrial ocorrido no Brasil, entre 1930 e 1940 e já contando com a presença do automóvel no cenário brasileiro, a dinâmica econômica brasileira passou a se concentrar no mercado interno e a construção de estradas cresceu significativamente (...)”.

Ainda no contexto II PND (1975/79), é destacada como uma diretriz base para o processo de ocupação da Amazônia e do Centro-Oeste:

Orientação das atividades de exportação, ligadas a corredores de exportação, no sentido de vantagens comparativas nítidas e de setores dinâmicos do mercado internacional (carne, minérios, madeiras, celulose), para crescer 25% ao ano (BRASIL, 1974, p. 66)

E mais: “Na Infra-Estrutura [sic], a maior ênfase será nos Programas de Energia (principalmente, Petróleo), Ferrovias, Navegação e Portos (notadamente no enfoque de Corredores de Transportes e Corredores de Exportação)” (BRASIL, 1974, p. 99).

Assim, parece-nos que fica demonstrado que enquanto no I PND a orientação estava voltada ao processo de integração nacional – corredores de transportes, principalmente no sentido norte/sul – no II PND, por sua vez, a orientação está relacionada ao mercado externo via corredores de exportação.⁸ Portanto, fica evidenciado que a proposta governamental de implementação de corredor (rodoviário) bioceânico tem sua gênese histórica com os corredores de exportação do II PND. Agora, em outro contexto – mas que carrega uma certa herança histórica, sobretudo discursiva e simbólica – com novas formas de produção e de vida, novas ações e implantação de novos objetos, respondendo a novas racionalidades, a novas intencionalidades.

Constatamos ainda no interior do II PND, uma atuação governamental regionalmente específica. Referimo-nos ao “Programa de Ação do Governo para a Região Centro-Oeste” no qual consta que esta Região realiza transações poucas intensas com o mercado internacional⁹ e que tal condição “é resultante da configuração mediterrânea dos Estados que conformam o espaço regional.” (BRASIL, Ministério do Interior, junho de 1975, p. 57).

Ainda hoje se apregoa que: “O Estado, por estar localizado no coração da América do Sul, é também o principal caminho das rotas bioceânicas, que liga a costa do Atlântico à costa do Pacífico”(sic)¹⁰ À essa configuração mediterrânea, preferimos entendê-la como uma

⁸ Em Brasil (1974, p. 76) encontramos que: “O Japão é hoje, de longe, nosso associado mais importante na Ásia, e sua participação na cooperação comercial, financeira, tecnológica e de investimentos com o Brasil aumentou substancialmente a partir de 1972. Outros associados significativos, naquele continente, surgirão ao longo dos próximos anos” E mais: “A China Continental e o Brasil, como se sabe, acabam de reatar relações diplomáticas. Nos entendimentos havidos, ficou claro que ambos os países estão realmente empenhados em criar um fluxo de comércio várias vezes superior ao nível atual, primeiro em produtos primários, e em seguida, também, em alguns segmentos de manufaturados” (BRASIL, 1974, p. 77).

⁹ Naquele contexto histórico a insignificância da participação no volume das exportações nacionais era assim expressa: “em 1971 foram comercializadas mercadorias no valor de Cr\$ 95 milhões, representando apenas 0,6% do tal exportado pelo País” BRASIL. Ministério do Interior, junho de 1975, p. 56. Além de reduzida, uma outra característica apontada é que o então Mato Grosso uno, “responde por mais de 80% do volume comercializado pela região com o exterior” (BRASIL, 1974, p. 57).

¹⁰ SEMAGRO MS. Um Estado de oportunidades, s.d. SEMAGRO MS.

“situação geográfica”¹¹ que, por sua vez, assume relevância no interior da política e dos objetivos da ação governamental posta em prática no Centro-Oeste no horizonte do II PND. Referimo-nos à função regional de “produzir alimentos e matérias-primas, notadamente as de origem mineral, voltadas para a exportação”.¹²

Analisando essa temática, Buscioli (2021) arrazoa que:

A (re)produção do espaço, portanto, e fundamentalmente no contexto da mundialização, não pode ser dissociada de questões tais como a disponibilidade dos meios de produção, da situação geográfica e da sua relação com o mercado nacional e internacional, pois historicamente foi a combinação diferenciada dessas variantes e seus desdobramentos que produziram as especificidades dos espaços. (BUSCIOLI, 2012, p. 39)

Ao analisarmos a proposta de implantação da rota bioceânica em Mato Grosso do Sul, constatamos distintas situações geográficas. Pois, tal como Silveira (1999) nos aponta, “podemos reconhecer numa situação geográfica: objetos técnicos, ações, normas, agentes, escalas, ideologias, discursos, imagens, que são diversos no processo histórico e nos lugares” (SILVEIRA, 1999, p. 26). Ademais, fica explicitado que a proposta de construção/implantação de corredores de exportação, visando “impulso continuado às exportações” em Mato Grosso do Sul, notadamente de sua produção primária/agronegócio¹³, não é um processo aleatório, mas umbilicalmente relacionado às ações do Estado brasileiro.¹⁴ Ademais, conforme mencionado por Francisco Oliveira (1998):

A formação do sistema capitalista é impensável sem a utilização dos recursos públicos, que em certos casos funcionaram quase como uma "acumulação primitiva" desde o casamento dos tesouros reais ou imperiais com banqueiros

¹¹ “As situações geográficas são constituídas por elementos móveis, dinâmicos, por isso uma situação é sempre híbrida, (i) não é aprisionada pelos limites político-administrativos locais, pois os fluxos orientados pelas redes ultrapassam esses limites de solidez variável, e (ii) só excepcionalmente os lugares entram em contato isolado com somente um dos elementos dos fluxos, pois todos agem em conjunto, reforçando-se ou contrariando-se, competindo às vezes de maneira contraditória, outras vezes complementando-se. Os lugares não vivem com cada elemento de seu meio, mas com todos ao mesmo tempo, reforçando assim a ideia de que o lugar é uma totalidade. Portanto, uma situação geográfica é um complexo de forças em ação presente, organizada segundo um feixe de variáveis que se juntam numa combinação única e inédita num dado momento e num dado subespaço” (SILVEIRA, 1999, n.p).

¹² Nesse período, nos referimos à segunda metade dos anos de 1970, a região Centro-Oeste apresentava a seguinte relação com o comércio exterior: “Os produtos exportados se originam praticamente do setor primário, destacando-se o algodão, a carne bovina, a soja e o minério de ferro” (BRASIL, Ministério do Interior, junho de 1975, p. 56).

¹³ “O termo agronegócio (*agribusiness*) teve origem na School of Business Administration da Universidade de Harvard, com a publicação do livro *A Concept of Agribusiness*, de John Davis e Ray Goldberg em 1957. A publicação traz como premissa central a ideia de que o campo estaria passando por grandes transformações a partir de uma “revolução tecnológica”, tendo como base o “progresso” científico utilizado na agricultura. Sob essa perspectiva, seria necessário formular políticas públicas de apoio à grande exploração agrícola diante do aumento dos custos de produção, transporte, processamento e distribuição de alimentos e fibras” (MENDONÇA, 2015, p. 375-376).

¹⁴ Por exemplo, no I Plano Nacional de Desenvolvimento (I PND 1972-1974) consta que: “O modo brasileiro de organizar o Estado e moldar as instituições para, no período de uma geração, transformar o Brasil em nação desenvolvida, constitui o modelo brasileiro de desenvolvimento” (BRASIL. I PND, 1971, p. 14)

e mercadores na expansão colonial até a despossessão das terras dos índios para cedê-las às grandes ferrovias particulares nos Estados Unidos, (...). Contra esse caráter pontual, que dependia ocasionalmente da força e da pressão de grupos específicos, o financiamento público contemporâneo tornou-se abrangente, estável e marcado por regras assentidas pelos principais grupos sociais e políticos. (OLIVEIRA, 1998, p. 20-21)

Acerca da histórica relação entre Estado e agronegócio, Mendonça (2015) apropriadamente, argumenta:

O conceito de agronegócio está relacionado a um conjunto de medidas impulsionadas por governos e instituições privadas que intensificaram a industrialização e a padronização da agricultura em nível internacional. Alguns dos elementos centrais deste modo de produção são a uniformidade e extensão dos cultivos, o uso de máquinas e insumos químicos, além da intensificação do uso de água e energia no processo produtivo. Ao mesmo tempo, verifica-se a crescente demanda por subsídios e sistemas estatais de crédito para cobrir o aumento dos custos da produção agrícola. (MENDONÇA, 2015, p. 397)

Ainda acerca da relação Estado e agronegócio, Bezerra (2009), assevera que:

De modo geral, o impulso ao setor do agronegócio tem sido efetivado via políticas creditícias por meio das quais o Estado tem repassado portentosas somas de recursos públicos para as classes dominantes do setor agropecuário, criando verdadeiro paradoxo no neoliberalismo praticado no Brasil. (BEZERRA, 2009, p. 119)

Parece-nos que esse setor é generosamente agraciado com as benesses do Estado. Evidentemente, outros são preteridos. Melhor, como argumenta F. Oliveira (1998, p.44), “o fundo público aprofunda seu lugar como pressuposto do capital.” O Brasil, durante o período do “Milagre Econômico” (1968-1973/4) experimentou um rápido crescimento econômico e neste contexto ocorreu um processo de grande expansão da soja, que coincide com o aprofundamento da internacionalização da economia brasileira (BRUM, 1988, p. 78).

Refletindo acerca desse período histórico, Oliveira (1996), assevera que:

A lógica do desenvolvimento capitalista na agricultura se faz no interior do processo de internacionalização da economia brasileira. Esse processo se dá no âmago do capitalismo mundial e está relacionado, portanto, com o mecanismo da dívida externa. (...). Para pagar a dívida eles têm de exportar, sujeitando-se a vender seus produtos pelos baixos preços internacionais. (OLIVEIRA, 1996, p. 468)

Foi neste período, ou mais particularmente, entre 1970 e 1985 que o Mato Grosso do Sul teve um incremento constante de áreas com o plantio de soja. (TEIXEIRA, 1989). Abreu (2001), igualmente analisa tal processo. Textualmente:

A conjuntura internacional, associada aos interesses de investimentos do capital industrial (principalmente multinacional) em áreas com capacidade produtiva confirmada e com riquezas naturais não exploradas intensamente, serão consideradas para agregar condições internas e externas, que permitam o avanço do capital, incorporando “novas” áreas ao plantio e, ao mesmo tempo, modernos insumos para melhorar a produtividade. (ABREU, 2001, p. 202)

Assim, o estado de Mato Grosso do Sul começou a despontar como um significativo exportador de grãos (principalmente soja e milho)¹⁵ e carne bovina. No entanto, o estado dos confins dos “sertões”, como diria Visconde de Taunay em seu livro *A retirada da Laguna*, longínquo e sem uma saída própria para o mar, teria que pelear longos quilômetros para levar seus produtos aos portos do Atlântico (Santos/ SP e Paranaguá/ PR) e assim os encaminharem rumo a uma longa viagem em destino ao mercado consumidor.¹⁶

A possibilidade de encurtar essa longa distância, despachando os produtos via oceano Pacífico ao invés do Atlântico, se mostrou viável, visto que o maior consumidor de produtos exportados por essa UF é o mercado Asiático, destacando-se de forma indiscutível a China que “sozinha recebeu 41% das exportações de MS, em 2019” (BARROS *et al.*, 2020, p. 80) Tais autores destacam que a China é o “principal parceiro comercial do Estado [Mato Grosso do Sul] e do país. (Soja, celulose, carne bovina congelada e carne de frango congelada. Mais de 80% das exportações, sendo 34% soja)” (BARROS *et al.*, 2020, p. 80). Já Forlini (2021) argumenta que:

(...) a China tem estratégia clara de defender sua segurança alimentar e avançar no processo chamado de “carnificação da dieta”, ou seja, assegurar que cada vez mais a sua população coma carne. A soja é importante nisso pois seu farelo é utilizado na fabricação de ração para os animais e, inclusive, a carne é vista como uma das pontas finais da cadeia da soja. Nesse sentido, a presença chinesa no agronegócio, sobretudo no setor da soja, tem crescido nos últimos anos. (...) a produção de soja no Brasil é forte na lavoura, ou seja, “da porteira para dentro”, enquanto nos elos de distribuição e comércio, “da porteira para fora”, ela é dependente do capital externo, principalmente o chinês que atua em várias atividades, desde a comercialização, com a estatal COFCO, passando pelo processamento e em investimentos na infraestrutura para o escoamento dos grãos. (FORLINI, 2021, p. 7-9)

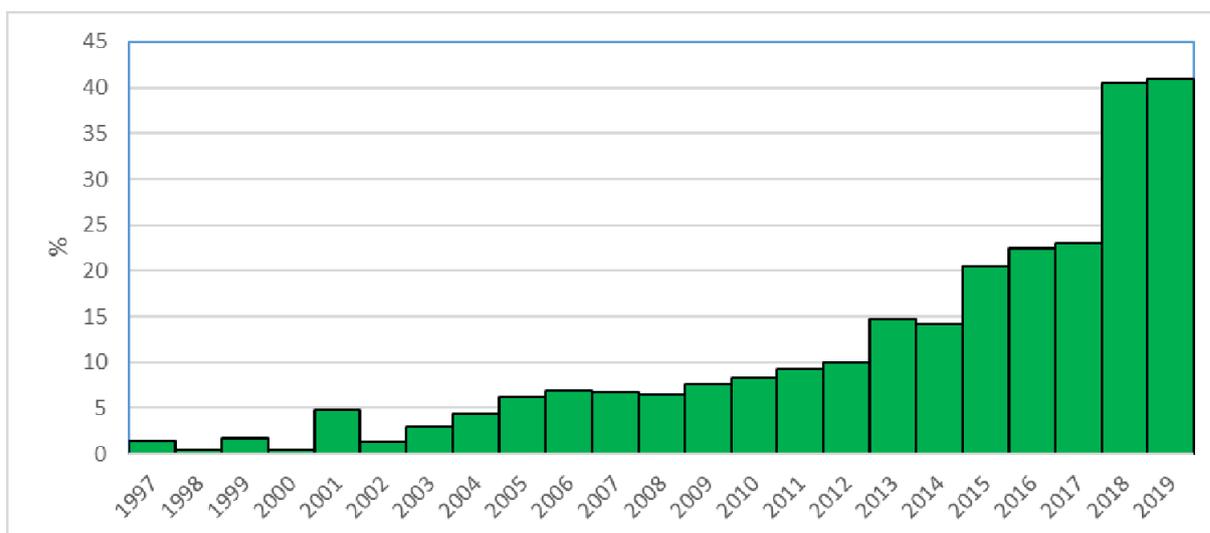
¹⁵ Brum (1988, p. 97) leciona que: “Já no final dos anos sessenta, o processo de modernização da agricultura, que começara no planalto gaúcho há mais de vinte anos, chega também ao Mato Grosso do Sul, iniciando a expansão da fronteira agrícola e a ampliação no sul do Estado, (...)”

¹⁶ “Nessas condições [distante do mar e com uma configuração mediterrânea], os custos de transportes, até os portos de embarque, são naturalmente mais elevados do que os dos Estados costeiros” BRASIL. Ministério do Interior. Junho de 1975, p. 57.

Estudando essa temática, Jerônimo (2021) leciona que:

O Mato Grosso do Sul vendeu soja em grãos para 51 diferentes destinos externos, no acumulado entre 1997 e 2020. Os cinco principais compradores internacionais dos grãos de soja, pelo critério valor, no período da análise, são: China, que comprou no período valor total de US\$ 11,60 bilhões (77,84% do total exportados de grãos); Argentina com valor de US\$ 555,29 milhões (3,73% do valor); Holanda, valor de US\$ 512,04 milhões (3,44% do total); Taiwan comprou em grão de soja um valor total de US\$ 310,14 milhões (2,08% do total); Tailândia importou o valor de US\$ 278,01 milhões (1,87% do total). (JERÔNIMO, 2021, p. 78-79)

Gráfico 1 - Participação da China nas exportações de Mato Grosso do Sul 1997- 2019 (%).



Fonte: Ministério da Economia (2019). Organização: FARIAS e CARVALHO (2020).

Fica demonstrado, portanto, que a China é o principal parceiro comercial em valor de exportação dos grãos de soja de Mato Grosso do Sul na série 1997-2020. Ademais, conforme demonstrado em estudo do IPEA (2022, p.10): “O Brasil seguiu 2021 consolidado como um dos principais *players* do mercado internacional em *commodities* agropecuárias”. Os fatos deixam explicitados aspectos históricos da dinâmica brasileira, fortemente dependente da exportação de produtos básicos e extremamente vulnerável às oscilações da economia internacional.

Estudando esse processo histórico e sua relação com o sistema portuário brasileiro, Pereira (2014, p. 105), arrazoza que:

A simples constatação desses números mostra que a economia brasileira continua a ter essencialmente características primário-exportadoras e que a função básica do sistema portuário nacional é atender a essa demanda por exportação (e importação) de granéis sólidos e líquidos, com pequena abertura comercial para movimentos mais importantes relativos à carga geral e containerizada.

No bojo desse processo, o Estado, mas também o chamado agronegócio¹⁷ e as corporações transnacionais dos (setores hegemônicos na economia sul-mato-grossense) passaram então a idealizar¹⁸, programar, criar instrumentos normativos, discursivos e simbólicos de um corredor rodoviário capaz de lhes trazer mais fluidez potencial e efetiva nos transportes e conseqüentemente uma maior viabilidade econômica para seus produtos. Ou, em outros termos, a proposta era eliminar a baixa densidade da infraestrutura geoeconômica, constatada em diversos estudos (MATO GROSSO DO SUL, 1999).

Braga e Castillo (2013) lecionam, exemplarmente, que somente os setores hegemônicos conseguem transformar a fluidez virtual/potencial em fluidez efetiva, ou seja, ampliam sua mobilidade geográfica por meio de um uso corporativo do território.¹⁹ Novas temporalidades hegemônicas exigem uma frenética circulação de mercadorias.

Estudando a mesma temática, Silva Junior (2009) traz uma importante reflexão:

(...) é necessário observar que, para os agentes hegemônicos, ‘circular’ significa ‘alargar contextos’, seja para controle, domínio ou realização de trocas. Para os agentes hegemônizados, circular significa sobreviver, seja para sua reprodução social (mobilidade do trabalho) ou se refugiar. Para os dois casos, os progressos das técnicas de circulação, guardadas as diferenças e proporções, possibilitou a diminuição das distância-tempo, pois mesmo de modo desigual, as técnicas penetram na sociedade em geral (SILVA JUNIOR, 2009, p. 110)

Acerca do conceito de mobilidade geográfica ou espacial, Castillo (2017, p.645) menciona tratar-se de:

(...) a capacidade de um agente de movimentar-se a pé ou por algum meio de transporte e de fazer movimentar bens e informação; essa capacidade varia em função de uma série de atributos, dos quais os mais importantes são: (1) a condição econômica do agente e (2) a acessibilidade, isto é, as condições geográficas de cada fração do espaço e da escala de deslocamento (CASTILLO, 2017, p. 645)

¹⁷ Davis e Goldberg (1957) concebem o significado de agronegócios como “a soma total das operações de produção e distribuição de suprimentos agrícolas, das operações de produção nas unidades agrícolas, do armazenamento, processamento e distribuição dos produtos agrícolas e itens produzidos a partir deles”.

¹⁸ “O agronegócio é indubitavelmente uma realidade mundial na contemporaneidade. (...). Todavia, lembremos, a existência deste novo ideário para o desenvolvimento do setor da agropecuária é marcada pela concretização de um projeto voltado, de uma vez por todas, a extinguir do imaginário social a concepção da agricultura como setor arcaico de práticas tradicionais, dando lugar a um discurso segundo o qual o agronegócio constitui uma das principais vocações econômicas para o país” (BEZERRA, 2009, p. 112).

¹⁹ Santos e Silveira distinguem esses tipos de fluidez, da seguinte forma: “Pode-se distinguir entre uma fluidez virtual e uma fluidez efetiva do território. A fluidez virtual será medida em função da presença dos respectivos sistemas de engenharia. No entanto, o número e a densidade das vias podem não ser correspondidos pela frequência e a densidade do seu uso. A presença dos meios produz a fluidez virtual, enquanto a fluidez efetiva é dada pelo uso efetivo dessas vias” (SANTOS; SILVEIRA, 2008, p. 262).

Desse modo, o mencionado autor assevera – com o que concordamos – que a mobilidade espacial ou geográfica “associa-se às noções de uso do território (...) e fluidez efetiva” (CASTILLO, 2017, p. 647).

A Embrapa²⁰ incorporou a concepção de agronegócio, nos termos que já mencionamos, a partir dos anos 1990 para incluir como “clientes” setores denominados “de fora da porteira da fazenda”, mais especificamente empresas de insumos químicos, industriais, de infraestrutura e de comercialização agrícolas. No dizer de Mendonça (2015, p. 392): “Esta estratégia (...) passou a ser utilizada no Brasil inicialmente através da concepção de *complexo agroindustrial*, de *negócio agrícola* e, mais recentemente, de *agronegócio* (...)” (MENDONÇA 2015, p. 392, grifos do autor). Como se apregoa, governamentalmente: “O agronegócio responde por 30% do Produto Interno Bruto (PIB) de Mato Grosso do Sul, constituindo o motor da economia sul-mato-grossense.”²¹

As estatísticas “burguesas” constituem-se em elementos do saber do Estado com fins de estratégia políticas, não são simples mistificações (POULANTZAS, 2000).

Faccin (2017, p. 21), analisando essa questão, argumenta que:

A matriz produtiva de Mato Grosso do Sul é, de certa maneira, uma reprodução mais simplificada da visão geral dos produtos exportados pelo País e sugere um fato marcante: a soja, a pecuária, a cana-de-açúcar e a silvicultura são as atividades mestras da economia sul-mato-grossense, sendo que qualquer atividade de destaque (por exemplo, setor de indústria e, parcialmente, o de serviços) se desdobra dos produtos primários, ou seja, existe em função da manutenção dos circuitos espaciais criados para a efetivação dessas poucas atividades principais.

No interior desse processo, o Corredor Bioceânico é um projeto que busca diminuir as distâncias entre o mercado nacional e o externo com destaque para a Ásia e o Oriente Médio, em face à uma circulação mais célere.

²⁰ Nos dizeres de Espíndola e Farias (2015, p. 227) “O sistema Embrapa, criado em 1974, nasceu com o objetivo de desenvolver um novo paradigma tecnológico para a agricultura brasileira. As inovações geradas na Embrapa possibilitaram o aumento da produtividade nas áreas já ocupadas, bem como induziram incorporação das fronteiras agrícolas. No caso de pesquisas direcionadas para a cultura da soja, foi criada, em 1975, uma unidade da Embrapa em Londrina-PR, denominada Centro Nacional de Pesquisa da Soja (CNPSO). Um ano depois, foi criado o Programa Nacional de Pesquisa da Soja, com o propósito de integrar e potencializar os isolados esforços de pesquisa da soja pelo Brasil até então realizados. O Centro Nacional de Pesquisa da Soja empenhou-se em desenvolver uma tecnologia específica para a produção de soja em regiões de latitude inferiores a 15° S, e para o aumento da produtividade em áreas antes tradicionais. Como um novo padrão de produção instalava-se no campo, a Embrapa/CNPSO deveria promover conhecimento científico para impulsionar o crescimento da produção nacional de soja e atender a objetivos maiores da política governamental, que pretendia manter o “milagre econômico”. O objetivo da criação do próprio Sistema Embrapa demonstra a preocupação do governo em manter estreitas relações de pesquisa com os organismos internacionais, com a finalidade de adquirir *know how* para o desenvolvimento de cultivares e de outras tecnologias para a soja. A finalidade de criação do CNPSO não era somente gerar pesquisa e tecnologia, para o cultivo da soja nas mais diferentes regiões do país, mas também ser um centro de excelência em materiais relacionados ao assunto.”

²¹ SEMAGRO MS. Soja – informações e notícias. s.d. SEMAGRO MS.

Figura 1 - A rota “projetada” como instrumento de competitividade.



Fonte: VIII Reunião do Corredor Rodoviário Bioceânico²².

Acerca dessa temática, Silva Júnior (2009, p. 57), advoga:

Concordamos plenamente com Gottman [1952]²³ que a economia e a política se “emaranham nas engrenagens da circulação”. Sendo assim, o que existe são espacialidades que se formam a partir das “necessidades” dos diversos agentes, sendo que os agentes hegemônicos vêem o território como recurso. Nesse sentido, as empresas estabelecem uma política territorial para viabilizar a circulação da mais-valia.

E segue o mesmo autor: “as posições consideradas estratégicas, também são posições “econômicas”, empreendendo os mesmos itinerários” (GOTTMANN, 1952, p. 164 apud SILVA JÚNIOR, 2009, p. 61). A partir do histórico e crescente apoio das políticas do Estado brasileiro, as exportações nacionais ganharam relevância na balança comercial brasileira. Hoje parte significativa da produção dirige-se à exportação, tendo como um dos principais destinos o mercado asiático.

Jeronimo (2021, p. 63), refletindo acerca das exportações desta Unidade da Federação, assevera que:

²² SENADOR NELSON TRAD. “Rota rodoviária bioceânica: um salto de competitividade para Brasil, Paraguai, Chile e Argentina”. VIII Reunião do Corredor Rodoviário Bioceânico. Campo Grande, 21 a 22 de agosto de 2019.

²³ GOTTMANN, Jean. *La politique des États et leur Géographie*. Paris: Armand Colin, 1952.

(...) o acumulado entre 1997 e 2020, o estado de Mato Grosso do Sul registrou uma renda total proveniente de todas as suas exportações o equivalente a US\$ 62,20 bilhões. Apenas o valor da exportação dos produtos do complexo soja do estado, para o mesmo período, foram registrados na ordem de US\$ 19,11 bilhões, o equivalente a 31% de tudo que o estado registrou em valores de exportação, entre os anos em questão, no acumulado.

No bojo desse processo o Mato Grosso do Sul, que possui uma produção significativa de *commodities* para exportação, precisa deslocar a produção até os portos do Atlântico, como Paranaguá-PR e Santos-SP, e a partir de tais portos transportar a produção até o mercado asiático. 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 despendendo mais tempo até o mercado consumidor.

É nesse sentido que o projeto da rota bioceânica busca amenizar tal problemática, inserindo um percurso capaz de reduzir a distância até o continente asiático via portos chilenos no Oceano Pacífico, desconcentrando o fluxo dos portos comumente utilizados, atenuando o tempo de circulação, economizando no transporte dos produtos e tornando-os mais competitivos.

Pereira (2014) nos traz significativa contribuição no tocante à temática da (des)concentração geográfica como variável nesse processo. Em suas palavras:

A concentração não incentiva a concorrência entre os portos e traz algumas consequências importantes, que se evidenciam, em primeiro lugar, por meio das dificuldades de se alcançar uma melhor distribuição dos fluxos de transportes, visto que áreas de influência, por exemplo, dos portos de Santos e Paranaguá se estendem até Mato Grosso do Sul, Mato Grosso, Goiás e Tocantins e, no caso de carga geral, até a região Nordeste; em segundo lugar, pressionam sazonalmente ao extremo o sistema de direcionamento dos investimentos públicos e privados em alguns sentidos, que acabam reforçando ainda mais aquela concentração [...] (PEREIRA, 2014, p. 175)

Refletindo acerca dessa problemática, Silva Júnior (2009, p. 157-160), advoga corretamente:

(...) o controle do espaço passa pelo controle do tempo. Podemos dizer então, que a circulação é a produção da redução dos tempos de deslocamento no espaço geográfico. (...) Compreendemos a circulação como sendo também a produção do espaço em movimento por intermédio dos sistemas de movimentos, de um sistema técnico (característico de cada período) e de normas.

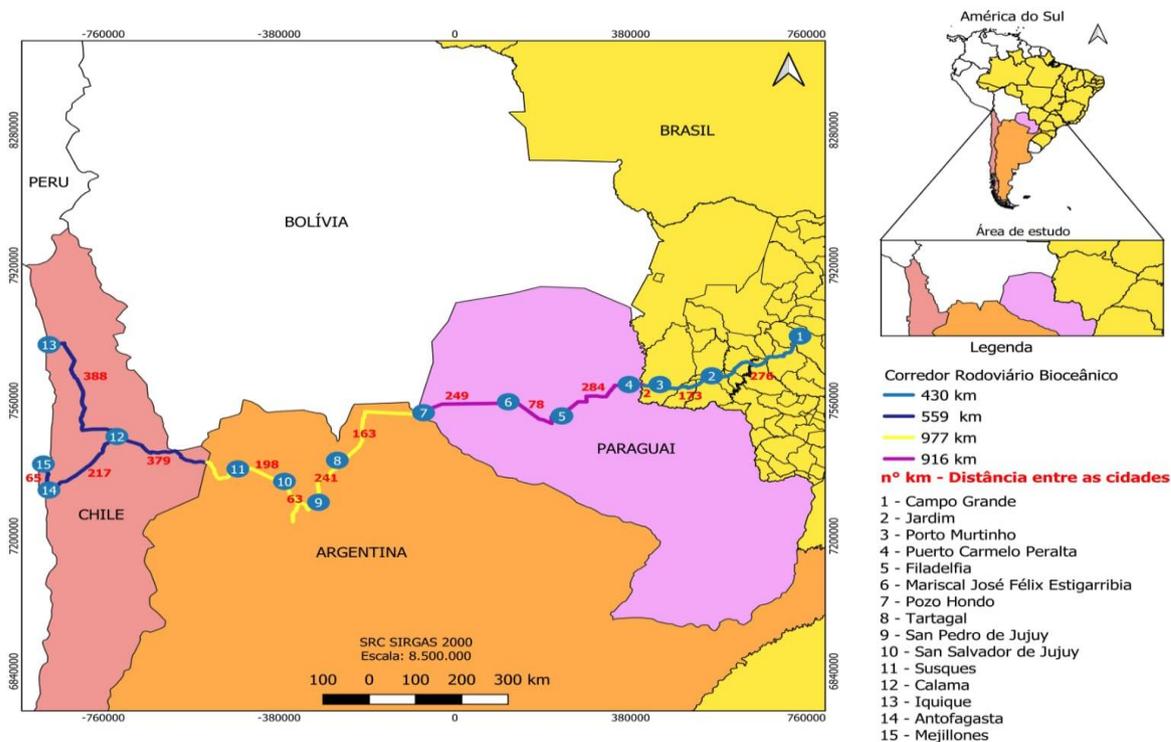
No interior desse processo, constatamos que em 21 de dezembro de 2015, os Presidentes do Brasil, Paraguai, Argentina e Chile assinaram a Declaração de Assunção. Por

meio dela foi criado o Grupo de Trabalho para realizar estudos técnicos e empreender ações que viabilizem o Corredor Rodoviário Bioceânico Porto Murtinho-Portos do Norte do Chile.

A expectativa é que, com o funcionamento do Corredor Rodoviário Bioceânico, os caminhões levem em média três dias para percorrer os 1.800 km que separam Porto Murtinho dos Portos do Norte do Chile. A estimativa é que, após implementado – previsão inicial de operação era para 2021 – o trajeto diminua em até 14 dias, o prazo para importação e exportação de produtos para a Ásia e Oceania.

O percurso – conforme o Tratado de Assunção - em território sul-mato-grossense inicia-se na cidade de Campo Grande, passando pelos municípios de Sidrolândia, Nioaque, Guia Lopes da Laguna, Jardim e, por último, Porto Murtinho, de onde a rota seguirá pelo Paraguai, Argentina adentrando o Chile, desembocando nos portos de Antofagasta, Mejillones e Iquique. Com a mercadoria partindo de portos já no Oceano Pacífico, estima-se uma economia de cerca de 7.000 km, uma redução sensível na distância em relação aos portos no Atlântico. Ao todo, o Corredor rodoviário percorre um trajeto de 2.396 km, sendo 430 km de Campo Grande a Porto Murtinho, 559 km no Paraguai, 977 km na Argentina e 430 km no Chile.

Mapa 1 - Traçado do Corredor Bioceânico partindo de Campo Grande (MS) até as cidades de Iquique e Antofagasta no Chile.



Fonte: Elaborado por Fernanda Cano de Andrade e organizado por Fabiane de Oliveira Moreti Cabrera a partir de dados do *site* "Corredor Rodoviário Bioceânico"²⁴.

²⁴ O endereço eletrônico do *site* encontra-se nas referências bibliográficas.

Salientamos que essa rota se inicia (programaticamente) na cidade de Campo Grande (MS) – apesar do nome bioceânico que se refere aos dois oceanos – porque no Tratado de Assunção, assinado em 2015 ficou acordado entre os presidentes de Brasil, Chile, Paraguai e Argentina, a criação de um Grupo de Trabalho:

(...) com o propósito de impulsionar a realização dos estudos técnicos e formular as recomendações pertinentes para a pronta concretização do corredor viário Campo Grande - Porto Murtinho (Brasil) - Carmelo Peralta - Mariscal Estigarribia - Pozo Hondo (Paraguai) - Misión La Paz - Tartagal - Jujuy - Salta (Argentina) – Sico - Jama - Puertos de Antofagasta – Mejillones - Iquique (Chile).²⁵

Foto 2 - Chefes de Estado em encontro do Mercosul no ano de 2015.



Fonte: XLIX Reunião do Conselho do Mercado Comum– Assunção, 20 e 21 de dezembro de 2015.²⁶

A implementação de um Corredor Bioceânico no Mato Grosso do Sul constitui-se, ideologicamente, como uma possibilidade de desenvolvimento econômico. Isto se deve,

²⁵ “Reunidos em Assunção, aos 21 dias do mês de dezembro de 2015, aproveitando a instância da **XLIX Reunião Ordinária do Conselho do Mercado Comum e Cúpula de Chefes dos Estados Partes do MERCOSUL e Estados Associados**, o Presidente da República Argentina, Mauricio Macri, a Presidenta da República Federativa do Brasil, Dilma Rousseff, a Presidenta da República do Chile, Michelle Bachelet e o Presidente da República do Paraguai, Horacio Cartes reiteram seu decidido compromisso com o progresso de integração regional, por meio das atividades no âmbito da Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA) e o Conselho de Planejamento da UNASUL (COSIPLAN) para a melhoria substancial da infraestrutura física, da facilitação do trânsito transfronteiriço e da agilização dos procedimentos aduaneiros, destinados a fazer mais expedita a circulação de pessoas e bens entre seus respectivos países, de modo a alcançar uma alta eficiência logística, maior competitividade econômica e uma integração regional mais efetiva.” (BRASIL. Ministério das Relações Exteriores, 2015).

²⁶ BRASIL. Ministério das Relações Exteriores. XLIX Reunião do Conselho do Mercado Comum– Assunção, 20 e 21 de dezembro de 2015.

sobretudo, ao despontar econômico desta unidade da federação como um grande produtor de grãos, principalmente no que diz respeito à soja e à agropecuária.

(...), a expansão da sojicultura no Cerrado se deve a uma série de fatores técnicos e políticos, que envolvem desde as inovações biotecnológicas, com a produção de cultivares adaptadas às condições edafoclimáticas desse bioma (e às suas variações), até a imprescindível participação do Estado como fomentador e articulador dos agentes privados, tudo em função da demanda externa por commodities. (FACCIN, 2017, p. 192)

Por sua vez, Jerônimo (2021, p. 39) aponta que em 2020:

(...) no Mato Grosso do Sul, os produtos do Complexo da Soja (grão, farelo e óleo), (...), foram exportados por um valor total de 2 bilhões dólares, este valor corresponde a 34% do valor total das exportações sul-mato-grossenses neste mesmo ano. Na conjuntura atual, a alta do dólar torna os preços brasileiros ainda mais competitivos em relação a outros países produtores, impulsionando as exportações.

Nessa perspectiva, Mato Grosso do Sul se constitui um território que implementa ações, objetos, normas, relacionadas ao agronegócio²⁷ e as possibilidades de viabilização de um Corredor Bioceânico favorece tanto o fluxo da produção quanto a importação direta de insumos a preços mais competitivos, o que do ponto de vista econômico (discursivo!) traria projeção ao seu desenvolvimento econômico.

Desde sempre, as relações entretidas entre Estado e território, de um lado, e grandes empresas e o território, por outro, são muito distintas, uma vez que o primeiro tem, por definição, compromisso e responsabilidade com a totalidade do território e da sociedade. Porém, conforme a previsão de Milton Santos (1979), o Estado que, historicamente, nunca honrou completamente o seu compromisso com a sociedade, mesmo em períodos mais democráticos e de viés keynesiano ou desenvolvimentista, torna-se cada vez menos social, pois se dedica, com muito mais perseverança e tenacidade, a financiar, apadrinhar e favorecer o desenvolvimento e consolidação de grandes grupos nacionais e transnacionais, em detrimento de outras demandas sociais e econômicas (FACCIN, 2017, p. 152)

Os territórios, como lecionado por Marcelo Lopes de Souza (2012, p.97), são "campos de forças", que só existem enquanto durarem as relações sociais das quais eles são projeções espacializadas. Ou seja, o território é uma relação social que se realiza no espaço. É o campo de força das realizações humanas, a transformação do espaço por meio

²⁷ Mais uma vez, reforçamos a definição deste conceito: "agronegócio na acepção brasileira do termo é uma associação do grande capital agroindustrial com a grande propriedade fundiária. Essa associação realiza uma estratégia econômica de capital financeiro, perseguindo o lucro e a renda da terra, sob patrocínio de políticas de Estado" (DELGADO, 2012, p. 115).

dos indivíduos, que são manifestações intrínsecas às relações de poder.²⁸ Essas relações de poder são hierárquicas e estabelecem as tessituras que serão criadas no território.

Estudando essa questão, o Grupo de Estudos Territoriais Brasileiros (2004), compreende que o território usado é sinônimo de espaço geográfico. Seus integrantes concebem que a perspectiva de território usado conduz a ideia de espaço banal, o espaço da inter-relação entre os fenômenos, a totalidade social que leva em consideração os objetos (materialidade) e as ações (dinâmica social).

Para os atores hegemônicos, o território usado é um recurso, garantia da realização de seus interesses particulares. Desse modo, o rebatimento de suas ações conduz a uma constante adaptação de seu uso, com adição de uma materialidade funcional ao exercício das atividades exógenas ao lugar, aprofundando a divisão social e territorial do trabalho, mediante a seletividade dos investimentos econômicos que gera um uso corporativo do território. Por outro lado, as situações resultantes nos possibilitam, a cada momento, entender que se faz mister considerar o comportamento de todos os homens, instituições, capitais e firmas (BRANDÃO 2004, p. 261)

É interessante observarmos o papel que o Estado assume nesse processo como um verdadeiro intermediário entre os interesses do capital.

A promoção do desenvolvimento, via planejamento regional, implica na crescente intervenção governamental na atividade econômica. O Estado é programaticamente compelido a investir em atividades que exigem altos investimentos e lento retorno do capital investido. Por outro lado, as atividades mais rentáveis ficam como prerrogativas do grande capital (SOUZA, 2008, p. 17)

Fica demonstrado como a atuação do Estado é condição *sine qua non* para a implementação da Rota Bioceânica, visto que parte das despesas com as obras de infraestrutura serão financiadas pelo mesmo. Tal fato é reconhecido pelo governo estadual:

Trabalhando nas 14 ligações estratégicas do Estado [MS], com outros cinco estados brasileiros e dois países, o objetivo principal do Governo é viabilizar as rotas bioceânicas, a partir de Corumbá e Porto Murtinho em Mato Grosso do Sul até os portos de Iquique, Antofagasta, Mejillones e Arica no Chile, e Ilo, no Peru, para, através do Oceano Pacífico, reduzir custos de frete na exportação de produtos brasileiros para a Ásia e Europa. Esse projeto conta

²⁸ Poulantzas (2000, p. 149), argumenta que o poder é relacional. Em suas palavras: “Por poder se deve entender a capacidade, aplicada às classes sociais, de uma ou de determinadas classes sociais em conquistar seus interesses específicos. O poder político de uma classe, sua capacidade de concretizar seus interesses políticos, depende não apenas de seu lugar (de sua determinação) de classe em relação às outras, mas também de sua posição e estratégia diante delas, o que denominei como estratégia do adversário. A capacidade de uma classe em realizar seus interesses está em oposição à capacidade (e interesses) de outras classes: o campo do poder é, portanto, estritamente relacional” Assim, podemos afirmar que o poder é uma das dimensões das relações relacionais, sendo o território, a expressão espacial desse processo.

com o apoio do Governo Federal, que já liberou US\$ 350 milhões para sua implantação. O governo paraguaio também já sinalizou com investimentos para a rota rodoviária, que prevê a construção de uma ponte sobre o rio Paraguai em Porto Murtinho.²⁹

Constatamos, portanto, a atuação do Estado – brasileiro, paraguaio, chileno e argentino – na atuação conjunta com o escopo de construção da Rota/Corredor bioceânico. Instituições internacionais/regionais igualmente participam do processo, como por exemplo, a antiga IIRSA, hoje COSIPLAN (Conselho de Infraestrutura e Planejamento da Unasul)³⁰ além da própria Itaipu Binacional, que financiará a ponte internacional sobre o rio Paraguai, na divisa entre Brasil (Porto Murtinho) e Paraguai (Carmelo Peralta). Ademais, esse projeto tem coordenação nacional, em cada um dos quatro países envolvidos. Como argumentado por Souza (2008), o Estado passa a intervir na vida econômica e acaba sendo compelido a realizar altos investimentos em setores que servem aos interesses de agentes hegemônicos, no caso do agronegócio, a implantação da rota rodoviária bioceânica.

A região Centro-Oeste do Brasil é hoje importante base agroexportadora do país, exportando seus produtos para diversas regiões do mundo, principalmente para os continentes asiático e europeu. Mato Grosso do Sul começou a expandir suas “organizações em rede” (MAZZALI, 1995)³¹, 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).

As ações e normas do Estado e dos novos investidores voltaram-se, mais uma vez,³² para essa região quando as transformações no sistema capitalista, proporcionada pela

²⁹ Informação retirada do *site SEMAGRO MS*, cujo endereço eletrônico consta na lista de referências bibliográficas.

³⁰ No entender da COSIPLAN: “Nos últimos anos, cada vez mais, tem sido dada maior importância à análise da infraestrutura e dos serviços de transporte de forma integral, com uma perspectiva multimodal, atentando para os pontos de transferência intermodal, utilizando a logística como componente articulador. O desempenho da logística tem impactos diretos na competitividade dos países, **integra os mercados nacional e internacional e permite explorar vantagens comparativas locais e economias de escala setoriais**. Nesse sentido, o COSIPLAN foca em colocar a questão logística como eixo estratégico para avançar uma visão sistêmica de infraestrutura e transporte. Para isso, é necessário fortalecer esse processo em cada um dos países e no nível de toda a região da América do Sul, concentrando esforços para promover políticas públicas que atendam conjuntamente a esses aspectos; também analisando alternativas de convergência no campo de infraestrutura e serviços de transporte no campo sul-americano” (COSIPLAN. Transporte de carga e logística. **IIRSA**, s.d.).

³¹ Conforme já argumentamos, no Brasil, a Embrapa incorporou a concepção de agronegócio, partir dos anos 1990 para incluir como “clientes” setores denominados “de fora da porteira da fazenda”, mais especificamente empresas de insumos químicos, industriais, de infraestrutura e de comercialização agrícolas. Inicialmente essa atividade ficou conhecida como complexo agroindustrial (CAI) e depois *agronegócio*. Em 1995, com sua tese doutoral, Mazzali (1995), aponta que o conceito de CAI perdeu caráter explicativo e propôs o conceito de “organização em rede” como instrumento explicativo para a avaliação da dinâmica da agricultura brasileira.

³² A história econômica da região Centro-Oeste é pontilhada de ações programáticas do Estado brasileiro, desde a Fundação Brasil Central, nos anos de 1940, até a atual SUDECO. Análise ímpar dessa atuação e seus desdobramentos espaciais encontramos em Abreu (2001).

mundialização do capital, evidenciaram um novo modelo acumulativo. Este novo modelo pautava-se no progresso técnico-científico-informacional (SANTOS, 2004) e almejava uma reprodução ampliada do capital, desobstruindo barreiras espaciais, como ocorreu no Centro-Oeste, e a superação dos cerrados pelos avanços tecnológicos. Neste contexto, manifesta-se a preocupação do setor empresarial e governamental com a questão do transporte das mercadorias, argumentando que o alto custo diminui a competitividade dos produtos nacionais no exterior.

Já salientamos que desde a década de 1970, como demonstrado no I (1972/74) e no II PND (1975-79), o governo se atentava para a emergência da integração nacional e ocupação da região Centro-Oeste, assim como da dinamização de suas funções urbanas.

Analisando-se as condições de viabilidade daquele novo papel, cabe recordar que o Brasil, no quadro mundial, é um dos poucos países ainda com ampla disponibilidade de espaço. A ocupação de novas áreas deverá continuar, como processo importante de expansão da agropecuária, dada a existência de terras relativamente férteis para deslocamento da fronteira agrícola, e tendo em vista que o gigantesco sistema viário já construído colocou à disposição do setor imensas áreas no Centro-Oeste e na Amazônia. (II PND 1975-79, p. 42, 1974)

Com o objetivo de abastecer os centros urbanos e de incentivar a exportação de produtos não tradicionais, o governo brasileiro coloca em ação programas, projetos, densidades normativas, creditícias e de financiamento, expressando uma política que visava o aumento da produção e da produtividade em atividades agropecuárias e que se vinculava ao Programa de Corredores de Exportação (BERNARDES, 2007).

É importante salientarmos o fato de que Mato Grosso do Sul ocupa importante posição como corredor nacional para o escoamento da produção agrícola. Pela BR-163 são transportados produtos provenientes do estado de Mato Grosso, que seguem em direção ao Porto de Santos-SP, assim como algumas mercadorias dos países vizinhos levadas em direção ao 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) e o Corredor Bioceânico se configura como um vetor essencial à materialização desta circulação e à dinâmica territorial.

No interior desse processo, podemos notar que Mato Grosso do Sul possui um importante papel em termos de logística para a integração continental, o que justifica o grande interesse no Corredor Bioceânico, pois este contribui com a dinamização do processo de escoamento da produção, principalmente no que tange ao mercado asiático, o maior comprador de grãos produzidos na região. No entanto, de acordo com o próprio Zoneamento Ecológico-

Econômico de Mato Grosso do Sul (2009), o estado possui uma significativa deficiência na área de transportes, principalmente no que tange às vias destinadas ao transporte das mercadorias que buscavam os portos no Atlântico. O documento pontua da seguinte forma:

A grande maioria da soja produzida no Estado [MS] 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, vol. II, 2009, p. 23)

Temos aqui um aspecto relevante, considerando o explicitado por Harvey (2001, p.187 *e seq.*), no qual o espaço e o tempo são entendidos como “categorias básicas da existência humana” — portanto, com o pressuposto de que é fundamental compreender o “papel das práticas humanas” na sua construção. Nesse contexto, para Silva Júnior (2009, p. 152):

A experiência subjetiva de cada indivíduo ou de um coletivo conduz a concepções diferenciadas de espaço e de tempo. A relação entre espaço e tempo se altera na medida em que se alteram os padrões de circulação, que por sua vez, revelam disparidades na mobilidade e na velocidade dos agentes hegemônicos (grandes corporações e outros) em relação aos demais agentes. Falar de circulação, portanto, é falar de uma relação entre tempo e espaço.

E segue o mesmo autor, sustentado em George (1968), o qual assevera que a disparidade no uso do território depende do agente, de maneira que para os agentes corporativos “não é mais a distância-tempo que intervém na limitação das relações e dos deslocamentos, mas sim a distância-preço” (GEORGE, 1968, p. 71 apud SILVA JÚNIOR, 2009, p. 115).

Referenciado neste posicionamento, temos que:

A distância-tempo é a velocidade e a distância-preço a “necessidade”, o mote. O ideal para os agentes corporativos é a unicidade tempo-preço, pois “os problemas, hoje, são tratados em escala mundial ou intercontinental, em termos de universalidade e rapidez máxima”; lembrando que entre os paradoxos das técnicas e da organização do espaço mundial é que as distâncias e os obstáculos físicos aparentemente mais intransponíveis, como é o caso dos oceanos, são na realidade, aqueles de mais fácil transposição para alguns (GEORGE, 1968, p. 72 apud SILVA JÚNIOR, 2009, p. 115)

Com o aumento crescente das exportações da região Centro-Oeste e de Mato Grosso do Sul, é necessária uma infraestrutura capaz de arcar de forma eficiente com essa movimentação de cargas, tanto no aspecto temporal quanto econômico, como salienta Valquiria Oliveira (2010):

O objetivo central deste “Corredor Bioceânico” é a possibilidade de acesso das exportações e importações brasileiras ao litoral chileno e peruano, mais especificamente aos portos de Iquique, Antofagasta, 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 transportes (OLIVEIRA, 2010, p. 16)

Um dos atributos da atualidade é, em toda parte, a imperiosa necessidade de implementar condições para maior circulação de pessoas, dos produtos, do capital, da informação, das ordens etc. Como advogam Santos e Silveira (2008):

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, grifo nosso)

Aqui, uma diferenciação se faz necessária para evitarmos confusões semânticas. Trata-se dos conceitos sistema de engenharia e sistema de movimento. O sistema de engenharia é expresso através de rodovias, portos, barragens, aeroportos, usinas hidrelétricas, enfim. Já o sistema de movimento é definido por Contel (2001) como o “conjunto indissociável de sistemas de engenharia (fixos) e de sistemas de fluxos (materiais e imateriais) que respondem pela solidariedade geográfica entre os lugares” (CONTEL. 2001, p. 357). Portanto, parecem-nos sistemas complementares.

Dessa situação emergem os alicerces discursivos e práticos, técnicos e políticos dos investimentos (públicos, privados e híbridos) em logística, traduzidos como demanda corporativa, mas também como estratégia territorial do Estado; tais investimentos visam à redução do custo-país e ao aumento da competitividade e da fluidez como garantia de exportação, segundo Castillo (2007).

Braga e Castillo apontam que:

O Estado, (...) através de planos e programas federais e estaduais, demonstra ter incorporado definitivamente a logística, reservando-lhe um papel protagonista nas políticas públicas e a ela subordinado os investimentos em transportes e comunicações. A criação pelo Banco Mundial, nos anos 2000, do *Logistics Performance Index*, classifica os países segundo seu desempenho no setor, considerando infraestruturas, normas e serviços, aponta o caminho aos Estados, sobre como se inserir de forma competitiva nos mercados internacionais através de investimentos materiais e, sobretudo de regulações

mais favoráveis à fluidez de mercadorias. (BRAGA; CASTILLO, 2013, p. 236)

Com tais pressupostos, evidencia-se a importância dos sistemas de movimentos para que os fluxos ocorram com maior dinamicidade, facilitando a circulação de pessoas, mercadorias, informações, ordens e assim por diante. Não basta apenas produzir, é necessário colocar a produção em movimento.³³ O Corredor poderá configurar, portanto, um conjunto de estruturas físicas – ponte internacional sobre o rio Paraguai, acessos viários nas cidades, pavimentação asfáltica de rodovias no Paraguai, instalações aduaneiras para o Centro Integrado de Controle da Fronteira na rodovia federal BR 267/MS, etc. – e densidades normativas que permitirão a superação de entraves locais, principalmente a questão da distância entre o mercado estadual e os fixos responsáveis pelo traslado das mercadorias. Tal afirmação é constantemente preconizada pelo Estado e pelo setor empresarial, com destaque para a Federação das Indústrias de Mato Grosso do Sul (FIEMS) – e o SETLOG/MS – Sindicato das Empresas de Transporte e Logística de Mato Grosso do Sul.

O espaço é formado por fixos e fluxos. “A partir dos fixos se originam os fluxos que conseqüentemente se dirigem para outros fixos” (SANTOS, 2014). A Rota vem ao encontro sobretudo dos interesses materiais dos setores hegemônicos, como o *agribusiness*, 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 encarece a mercadoria e alonga o tempo até a chegada ao mercado consumidor. É significativa a economia de tempo para o transporte das mercadorias utilizando-se o corredor rodoviário, devido a diminuição das distâncias.

Aqui um aspecto significativo urge por elucidamento. Assim, recorreremos a Márcio Rogério Silveira para tal empreitada. Em suas palavras:

Há de se tomar cuidado na interpretação da expressão compressão/contração do espaço-tempo. A expressão dá a entender modificações no espaço físico, como se ele encolhesse/diminuísse e na verdade o que ocorre é que a distância está relacionada ao tempo e não à alteração do espaço. Um quilômetro é mil metros e isso não vai mudar, mas o que muda é o tempo despendido para percorrer esses mil metros/um quilômetro. É isso que causa alterações no espaço geográfico. Por isso há uma falsa aparência de alteração do espaço físico, mas o que se altera é o tempo e isso influi na percepção que temos do espaço físico. Portanto, a distância *stricto sensu* de um ponto ao outro não se alterou, mas o tempo de percurso, a capacidade de interações espaciais sim. A noção de tempo ou intervalo de tempo e distância não são absolutos, ou seja, vão depender muito do referencial utilizado. (SILVEIRA, 2011, p. 41)

³³ “[...] a questão que se apresenta é saber para que serve ser “rápido” ou “lento” e, ao mesmo tempo, identificar as conseqüências econômicas, sociais e políticas da lentidão e da rapidez. Na realidade, é essencial reconhecer os processos reguladores e suas manifestações geográficas” (SANTOS; SILVEIRA, 2001, p. 263).

Essa anulação do “espaço pelo tempo” (HARVEY, 2014) é possível por meio dos elaborados fixos instalados no território, sistemas de engenharia voltados para um melhor andamento dos fluxos.

(...) 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 consome para chegar ao mercado consumidor está vinculado a aspectos do próprio produto (peso e perecibilidade, por exemplo), assim como dos meios de transportes e comunicação que estão desimpedidos para uso. No bojo desse processo, os investimentos públicos voltados para a efetivação da Rota têm 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, para viabilizar maiores lucros. As indústrias já não empregam matérias-primas nacionais, mas sim produzidas em outros países, e cuja produção é consumida não somente no país produtor.

Destarte, para o presente trabalho, a proposta parte do princípio de analisar o processo de implementação do Corredor Rodoviário Bioceânico e sua relação com os fluxos e a circulação, bem como as interações espaciais e suas possíveis contradições, tomando-se o Mato Grosso do Sul como recorte geográfico de análise.

1.1 Justificativas

A dinâmica do capitalismo é acompanhada de constantes inovações, orientadas para atendimento de necessidades criadas historicamente e despertadas conforme o mercado se expande. O aperfeiçoamento dos meios de transporte e comunicação contribuiu para reduzir as barreiras espaciais e o atrito da distância de maneira surpreendente. Eric Hobsbawm, em "A Era do Capital - 1848-1875", assegura que o capitalismo sempre foi um negócio mundial. Em suas palavras:

O mundo em 1875 era, portanto mais conhecido do que nunca fora antes. Mesmo em nível nacional, mapas detalhados (a maior parte iniciados por razões militares) podiam ser agora encontrados na maioria dos países desenvolvidos: a publicação do empreendimento pioneiro neste setor, os mapas da Inglaterra da *Ordnance Survey* – mas não ainda da Escócia e Irlanda – tinha sido completada em 1862. Porém, mais importante que o mero conhecimento, as mais remotas partes do mundo estavam agora começando a ser interligadas por meios de comunicação que não tinham precedentes pela

regularidade, pela capacidade de transportar vastas quantidades de mercadorias e número de pessoas e, acima de tudo, pela velocidade: a estrada de ferro, o barco a vapor, o telégrafo. (HOBSBAWM, 1979, p. 67)

Diminuir as distâncias era uma necessidade histórica, visando facilitar a circulação das mercadorias e, conseqüentemente, encurtar o espaço-tempo entre a mercadoria comprada e seu local de produção. Como defendido por Marx e Engels no Manifesto do Partido Comunista, a burguesia, por meio do rápido desenvolvimento de todos os instrumentos de produção e meios de comunicação imensamente facilitados, arrasta todas as nações para a civilização, criando um mundo à sua própria imagem.

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)

O Corredor Bioceânico se insere como um fixo de importância estratégica, sobretudo para o capital, visando diminuir os custos e o tempo de transporte entre as áreas de produção e os mercados consumidores, como já salientado. Com estruturas cada vez mais dinâmicas e robustas, a circulação das mercadorias é amparada por sistemas que permitem que as mesmas fluam de forma efetiva à lógica capitalista de produção. Diante disso, a produção nacional encontra na viabilização da Rota um importante instrumento para potencializar a competitividade de seus produtos.

Quanto mais fluida a circulação, melhores as perspectivas para o mercado. Este elemento, juntamente com a circulação, está presente nas estratégias dos agentes hegemônicos para domínio das superfícies e dos pontos por meio da circulação e do controle das distâncias (RAFFESTIN, 1993, p. 200).

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 programar o Corredor Bioceânico ou Rota da Integração, visando diminuir o caminho transcorrido pelas mercadorias

nacionais até os portos do Pacífico, economizando no frete e, conseqüentemente, barateando os produtos, tornando-os mais competitivos. Isso, narrativa e ideologicamente, fomenta a economia. Como já referimos, o trajeto programado 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.

Constatamos que algumas ações já foram implementadas em relação ao Corredor rodoviário Bioceânico. Em dezembro de 2019 foi realizada a licitação para a construção de um caminho alternativo em Porto Murtinho para o acesso a ponte que será construída sobre o rio Paraguai, ligando Porto Murtinho (Mato Grosso do Sul/BR) a Carmelo Peralta (Paraguai). A intenção é desviar o fluxo de caminhões da área urbana. A empresa vencedora é a Engenharia e Comércio Bandeirantes e o objetivo é asfaltar os acessos no trecho entre a BR-267 e o Rio Paraguai³⁴. A mesma empresa também venceu a licitação para a implantação e pavimentação do acesso ao Estacionamento de Triagem (ETM Murtinho), em Porto Murtinho. A obra visa dar mais segurança na circulação de veículos no local que dará acesso ao estacionamento e aos portos.³⁵

Em abril de 2022, o Paraguai entregou o primeiro trecho asfaltado, entre Carmelo Peralta (Departamento de Alto Paraguai) e Loma Plata (Departamento Boquerón), somando 275 quilômetros financiados com recursos do FONPLATA – Fundo de Desenvolvimento para a Bacia do Prata. Resta agora o segundo trecho entre Mariscal Estigarribia e Pozo Hondo na divisa com a Argentina.

Em 12 de março de 2021 também foi publicado o Edital da Licitação Pública Internacional para construção da ponte sobre o Rio Paraguai entre Porto Murtinho e Carmelo Peralta. A obra, orçada em US\$ 82 milhões, será paga com recursos da Itaipu Binacional e é fundamental para o avanço do cronograma de implantação da Rota Bioceânica. Estima-se que a ponte seja entregue até julho de 2024.³⁶

Igualmente, com ações do governo estadual temos um conjunto de obras sendo realizadas nesse sentido. No decorrer do trabalho iremos caracterizá-las, mapeá-las, enfim, buscar compreender a ação, suas densidades e contexto de implementação da Rota.

³⁴ SANCHEZ, Izabela. Por R\$ 25 milhões, distrito portuário terá rota alternativa pavimentada, 2020. **Campo Grande News**.

³⁵ OLIVEIRA, Viviane. Paraguai inaugura 147 km de rodovia da Rota Bioceânica. 2020. **Campo Grande News**.

³⁶ ARMÔA, Marcelo. Publicado edital para construção da ponte sobre o Rio Paraguai entre Porto Murtinho e Carmelo Peralta. 2021. **SEMAGRO MS**.

Foto 3 - Pavimentação da rodovia estadual MS – 382.



Fonte: SCHRAMM, 2021.

A figura acima ilustra exemplarmente, a relação umbilical entre a ação implementada pelo Estado no sistema de movimento (no caso, sistema de movimento rodoviário/fluxo material no território) e o setor econômico a ser beneficiado.

No bojo desse processo, materializam-se ações do Estado em sintonia com interesses de empresas hegemônicas — no caso sul-mato-grossense, do agronegócio globalizado.³⁷ Essas ações são motivadas por vetores, principalmente externos, produzindo interações espaciais no espaço sul-mato-grossense, não sem contradições. Trata-se de um processo cuja raiz está na intensificação da divisão territorial do trabalho.

Com investimentos de R\$ 260 milhões, a secretaria estadual de Infraestrutura (Seinfra/MS) leva infraestrutura a uma das regiões de maior produção de grãos de Mato Grosso do Sul, interligando por asfalto as rodovias MS-382, MS-166 e MS-270, totalizando mais de 113 quilômetros, todas sendo consideradas rodovias tronco em direção à Rota Bioceânica. No dizer oficial: “São obras e investimentos que vão contribuir com o turismo e o escoamento da produção, melhorando o transporte local e o acesso aos municípios, além de propiciar um trânsito mais seguro para quem trafega pela região”³⁸ Na mesma oportunidade, o governador sul-mato-grossense mencionou que a chegada da infraestrutura também amplia o eixo da Rota

³⁷ Discutindo o conceito de agronegócio globalizado, Castillo *et al.* (2016, p. 267) argumentam: “O termo sugere que o setor agropecuário passa a ser controlado mais diretamente pelas corporações industriais ou comerciais nacionais ou transnacionais, mas sempre com a decisiva participação do Estado através, sobretudo, de políticas setoriais e de financiamentos”

³⁸ OSHIRO, Ana. Principal acesso a Bonito, reconstrução da MS-382 será finalizada em junho. 2022. **Campo Grande News.**

Bioceânica, interligando as porções sul e sudoeste a Porto Murtinho - e ampliando caminhos aos destinos turísticos.

Temos os agentes econômicos em constante movimento uns com os outros – evidentemente com aproximações e contradições - mas sempre (re)produzindo o território por meio de suas relações e seus usos, sobretudo quando se trata do Estado e do setor empresarial de Mato Grosso do Sul. O Corredor se constitui como a viabilidade de implementação e/ou melhoria de uma infraestrutura de transportes que promoverá interações espaciais no território, produto de desejos e necessidades de setores sociais dominantes.

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 um sinônimo de poder, visto que para tais movimentos serem concretizados, faz-se necessária uma série de infraestruturas e normas capazes de permitir que tais fluxos ocorram, mobilizando fixos, pessoas e capitais.

Refletindo acerca dessa problemática, Santos e Silveira (2008, p. 49) asseveram que:

Ampliam-se as redes de transporte, que se tornam mais densas e mais modernas; e, graças à modernização das comunicações, criam-se as condições de fluidez do território, uma fluidez potencial, representada pela presença das infraestruturas, e uma fluidez efetiva, significada pelo seu uso.

Ainda sobre essa temática, Barat (1972, p. 302-303) aponta que: “Corredor consistiria, portanto, primeiramente na articulação de investimentos em transportes com aqueles efetuados nas atividades dinâmicas que demandam seus serviços”.

Essas atividades dinâmicas são executadas pelos setores hegemônicos da economia e da sociedade. Para isso, demandam o que Castillo (2007), acertadamente, denominou de “logística corporativa” que é na sua visão uma fração da acessibilidade, uma vez que é a articulação de três categorias de atributos da logística: 1) as infraestruturas e equipamentos (objetos); 2) leis e regulações (a densidade normativa); e 3) competências estratégicas e operacionais na forma de prestação de serviços públicos e privados (as ações), em cada subespaço e em diversas escalas,

com o propósito de racionalizar fluxos materiais e permitir maior competitividade a agentes e circuitos espaciais produtivos dominantes³⁹. No interior desse processo:

Dadas as suas características próprias, o agronegócio globalizado, isto é, a produção em grande escala de produtos agropecuários brutos ou semielaborados em competição na escala internacional, tem exigido dos Estados e das empresas grandes investimentos no território brasileiro, na viabilidade e modernização de rodovias, hidrovias, ferrovias e dutovias, incluindo seus sofisticados e complexos terminais de embarque, desembarque e armazenamento. (CASTILLO, 2007, p. 21)

Analisando essa temática, nota-se que:

A história das modernizações territoriais no Brasil, (...), sempre foi marcada por um processo de apropriação e uso seletivo do território, fosse com o ideário da construção de um capitalismo nacional, fosse com o intuito de um crescimento em regime de dependência externa. Trata-se de uma história de modernizações em que o país sempre foi concebido através de suas materialidades, ou seja, através de uma política territorial em que o território era e é tratado como instrumento material para a apropriação do capital. (TREVISAN, 2007, p. 13-14)

Esse processo determina historicamente a ampliação exponencial dos fluxos materiais (transportes) e imateriais (comunicações). Assim, expande e aprofunda “relações que tendem a favorecer um lugar em detrimento de outro, ampliando as diferenças já existentes, isto é, transformando os lugares” (CORRÊA, 1997, p. 279-280).

A Rota poderá configurar, portanto, um conjunto de estruturas físicas e densidades normativas que permitirá a superação de entraves locais, principalmente no que tange à questão da distância entre o mercado nacional/estadual e os fixos responsáveis pelo transporte das mercadorias. Contudo, essa superação também se constitui por interações espaciais no trajeto que o Corredor percorrerá no estado de Mato Grosso do Sul, com foco para o município de Porto Murtinho, na divisa com o Paraguai, local onde será construída uma ponte sobre o Rio Paraguai.

Portanto, essa porção do território sul-mato-grossense, particularmente Porto Murtinho – a partir da Rota e todas as outras ações e densidades normativas, aduaneiras, alfandegárias – deixaria a condição de “território de viscosidade”, ou seja, formada por espaços de lentidão (Santos e Silveira, 2008), para tornar-se um nó logístico de carga simples.

Acerca do conceito de nó logístico, compreendemos que:

³⁹ Segundo Castillo e Frederico (2010), apesar de algumas semelhanças, o conceito de circuito espacial produtivo é mais apropriado – geograficamente – que cadeia produtiva porque este abarca as diferentes etapas do processo produtivo, articulando dialeticamente o lugar e o mundo.

(...) é um ponto no território que exerce tanto função de concentração de mercadorias originadas de produção local, regional, extrarregional ou importadas, como também tem a função de distribuição seletiva de bens pelo território nacional (mercado interno) ou para exportação. As grandes empresas (embarcadores e operadores) e o Estado estão diretamente envolvidos com a criação e o uso desses fixos geográficos. (BRAGA; CASTILLO, 2013, p. 244)

Refletindo acerca dessa temática, Braga e Castillo (2013, p. 242), argumentam que:

(...) os nós específicos para o transporte de mercadorias podem ser classificados em *nós de transporte de cargas simples*, que envolvem operações e acondicionamento simples de cargas, como é o caso de armazéns, terminais aquaviários, aeródromos e terminais ferroviários que comportam infraestruturas e equipamentos básicos para armazenagem e transposição de cargas, podendo ou não fazer parte das estratégias logísticas de grandes empresas e operadores logísticos. (...) . Possuem menor grau de complexidade técnica tanto das infraestruturas e equipamentos de armazenagem e movimentação de cargas, quanto dos serviços que possam ou não ser oferecidos.

Ainda, na compreensão destes autores:

Todos os nós logísticos possuem um conjunto de características em comum que lhes asseguram um lugar de destaque no subsistema de objetos e ações a serviço de uma fluidez territorial consoante à globalização da economia e suas unicidades (SANTOS, 2000). No entanto, a análise das particularidades técnicas e normativas de cada tipo de nó logístico se faz também necessária para compreender de forma mais aprofundada seu funcionamento, seu papel dentro das redes de circulação e sua relação com o subespaço onde está instalado. (BRAGA e CASTILLO, 2013, p. 246)

Portanto, justifica-se, nossa preocupação em analisar geograficamente o papel atribuído a Porto Murtinho, às margens do rio Paraguai e vizinho do país do mesmo nome, onde será edificada a Ponte internacional, além de outros projetos já executados.

Temos a superação das distâncias através do tempo (HARVEY, 2014), que se torna cada vez mais reduzido. Não somente porque no caso específico da Rota a distância é reduzida, mas também porque as relações burocráticas e diplomáticas – serão criadas densidades normativas específicas - serão “suavizadas” para que a circulação seja efetivada de forma mais célere. Tais ações e relações estão aliadas sempre ao incremento da tecnologia associada à racionalidade logística, considerando ainda a influência das ações de países que compõem a totalidade do trajeto do Corredor.

O termo logística, inicialmente adotado no meio militar, foi adotado na metade do século XX no meio corporativo e nas escolas de administração de empresas. O termo seria

indicativo da racionalização de fluxos materiais que envolve as cadeias produtivas, abastecimento e distribuição.

No atual período histórico a logística ganha maior consistência e alcança o estatuto de atividade econômica encarregada de racionalizar, otimizar, cronometrar os fluxos materiais e imateriais. Para Harvey (1992) e Benko (1996), neste período de acumulação flexível, a nova lógica de localização das atividades econômicas hegemônicas e de sua dispersão geográfica permitiu a complexificação das mesmas e um crescimento exponencial em todas as escalas geográficas.

Portanto, nesse contexto histórico, a logística passa a ser reconhecida como uma condição imprescindível da competitividade das grandes empresas. Assim, tais corporações pressionam o Estado para que materializem tais logísticas e também criem a densidade normativa favorável à intensificação dos fluxos materiais (transportes) e imateriais (capitais, ordens, mensagens etc.).

Em outros termos, como apropriadamente Castillo (2008) argumenta: “a logística envolve estratégias competitivas das empresas, é um elemento da competitividade espacial, uma política territorial dos Estados, um setor de atividade econômica e, também, um discurso que inclui termos como gargalos⁴⁰, apagões, custo-país⁴¹ e sustentabilidade”. A logística⁴² moderna é então elevada à condição de estratégia econômico-territorial: produto certo (no caso de Mato Grosso do Sul, aqueles do agronegócio), na quantidade, hora e lugar certos ao menor custo possível. Conforme Silva Júnior (2009) que afirma o seguinte:

(...) entendemos que o Estado não realiza a logística, apenas auxilia no seu provimento mediante a viabilização de normas e a implantação de infraestruturas, sobretudo os sistemas de engenharia no território, entre outros investimentos. Falar em “infraestrutura logística” é falar em “infraestrutura para a realização da logística (SILVA JÚNIOR, 2009, p. 258)

Há uma deliberada política de racionalização do território, de intervenção seletiva para alcançar a competitividade do lugar. Foi nesse contexto que Mato Grosso do Sul e Porto Murtinho são elevados à condição de estratégicos territorialmente e passam a integrar as políticas que materializam o controle de infraestruturas cada vez mais especializadas. Impõe-

⁴⁰ Consideram-se “gargalos” as infraestruturas (rodovias, portos, aeroportos etc.) e/ou as normas dispostas no espaço geográfico que não comportam ou não atendem aos requisitos necessários para a realização do capital.

⁴¹ Silva Júnior (2009, p. 245), analisando essa temática, assevera que: “Agentes corporativos lançam a retórica do “Custo Brasil” para fomentar suas logísticas territoriais por meio de investimentos públicos.”

⁴² Castillo e Frederico (2010, p. 25), arrazoam que: “A logística somente ganhou importância e se constituiu como setor de atividade econômica justamente porque os territórios, entendidos como totalidade, são, do ponto de vista dos capitais mais modernos, irracionais, uma vez que resultam da interação entre muitos agentes e do confronto entre diversos interesses.”

se densidades normativas e formas de regulação⁴³ que desobstruam os fluxos materiais hegemônicos, enfim, desenvolvimento de estratégias operacionais/corporativas cada vez mais sofisticadas que conferem fluidez material e competitividade (a um determinado tipo de produto: *commodities* agrícolas ou minerais) aos agentes econômicos e ao circuito espacial produtivo do agronegócio. Como arrazoar Castillo (2007): “A regulação híbrida que caracteriza o atual uso do território brasileiro é marcada por um campo de forças que define investimentos em logística, envolvendo demandas corporativas e políticas públicas” (CASTILLO, 2007, p. 22). Acerca dessa relação, Jossep (2007) pugna que:

(...) os projetos hegemônicos normalmente se orientam para questões mais amplas fundamentadas não apenas nas relações econômicas, mas também no campo da sociedade civil e do Estado. Consequentemente, os projetos econômicos devem levar em conta o equilíbrio entre todas as forças sociais relevantes, estejam elas organizadas ou não. É neste sentido que podemos nos referir aos projetos hegemônicos como envolvidos com o “nacional-popular”, e não simplesmente com as relações de classe. (JOSSEP, 2007, p. 121)

Harvey (2014, p. 268), nesse sentido, sinaliza que o que Marx chama de “tempo de venda” é o componente mais importante do tempo de circulação. Há nitidamente um forte incentivo competitivo para tentar reduzir esse tempo de venda a um mínimo [...]. Ou seja, “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”.⁴⁴

Tudo isso porque, além dos fatores destacados, os países – melhor, os respectivos Estados e suas frações dominantes - pelos quais esse percurso territorial é traçado se constituem como agentes que têm direto interesse na materialização do uso do território; para isso, articulam mecanismos de poder que se somam da perspectiva de promover a implementação do Corredor.

Buscando compreender essa problemática, Castillo (2007, p. 20), advoga que:

Trata-se, portanto, de um problema de circulação (mais do que de produção propriamente dita), cujo encaminhamento parece seguir na direção de melhorar as condições da integração aos mercados externos – pelo menos essa tem sido a postura assumida por sucessivos governos (federal e estaduais), bem como por associações de classe e agências reguladoras setoriais.

⁴³ Resumidamente, a regulação do território compreende o jogo de forças (sociais, políticas, econômicas) que se estabelece entre o Estado, os agentes do mercado e sociedade civil organizada, facilitando ou dificultando, impedindo ou franqueando determinados tipos de uso a determinados sujeitos.

⁴⁴ “As sociedades contemporâneas testemunham uma radical transformação de suas relações com o tempo, organizando-se em função de uma rentabilidade imediata para alguns agentes da economia, submetendo todos à instrumentalização do instante e à ditadura da urgência”. (CASTILLO; TREVISAN, 2021, p. 285).

Constatamos diversas ações entre governos – brasileiro, chileno, paraguaio, argentino - órgãos de financiamentos (Fonplata, IIRSA/Cosiplan, Corporación Andina de Fomento (CAF), empresários do agronegócio, dos transportes de cargas e de associações patronais, como por exemplo, a FIEMS – sul-mato-grossense, - realizadas neste sentido. Ou seja, buscando viabilizar a logística que na concepção de Castillo (2007, p.22): “Trata-se da versão atual da circulação corporativa” A SETLOG MS – Sindicato das Empresas de Cargas e Logística de Mato Grosso do Sul, tem como “visão” institucional: “Envidar esforços no sentido de buscar o aperfeiçoamento das operações de transporte de carga e logística e multimodal no que se refere à qualidade e produtividade, a preservação do meio ambiente, conservação de energia, segurança no trânsito e estimulando o desenvolvimento tecnológico do setor e buscando a solução de problemas que se relacionem com sua categoria.”⁴⁵

Dessa forma, fica demonstrado que o Corredor está amparado na busca por uma maior circulação de mercadorias e a expansão do capital pelo território. Através desse processo, teríamos na reprodução da atuação governamental uma integração regional, que romperia com as fronteiras políticas, físicas e culturais, o que contribuiria para a dispersão do consumo e do nexos 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, 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. O Corredor também contribuiria para tais interesses, já que trabalharia a infraestrutura de transportes, o que consequentemente poderia atrair novos investimentos para essa Unidade da Federação. Configura-se, portanto, uma difusão da ideologia do desenvolvimento e da modernização.

Por exemplo, para Jaime Verruck, secretário estadual de Meio Ambiente, Desenvolvimento Econômico, Produção e Agricultura Familiar (Semagro/MS), Porto Murtinho deixou de ser uma região isolada para se tornar estratégica. Em suas palavras: “Murtinho vem se consolidando como um ‘hub’ logístico dentro da América do Sul”, citando os investimentos do Estado na reativação do transporte fluvial, pelo Rio Paraguai, e a ponte internacional, instrumento para viabilizar a Rota Bioceânica.⁴⁶

⁴⁵ SETLOG MS. Visão Institucional. **Setlog MS**, s.d.

⁴⁶ CRUZ, José da. Bioceânica injetará R\$ 200 milhões na economia de MS no primeiro ano. 2018. **Campo Grande News**.

Com uma economia predominante no Mato Grosso do Sul embasada no agronegócio, suscita uma construção territorial envolta nos interesses de tais agentes econômicos. Assim, as redes inseridas no território são relacionadas ao modo de produção estabelecido.⁴⁷

A utilização de uma rede depende dos meios à disposição (energia e informação), dos códigos técnicos, sociopolíticos e socioeconômicos, assim como da 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 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 objetivos dos atores. (RAFFESTIN, 1993, p. 204)

Tais redes de circulação e de comunicação são construções sociais: “Quanto mais se avança a civilização material, mais se impõe o caráter deliberado na constituição das redes” (SANTOS, 1996, p. 265). No caso em evidência, as frações dominantes, com a participação efetiva do Estado – constroem estratégias espaciais para se organizarem em rede. Refletindo sobre essa questão, Dias (2007, p. 23) argumenta: “A rede não constitui o sujeito da ação, mas expressa ou define a escala das ações sociais. As escalas não são dadas *a priori*, porque são construídas nos processos. Como os objetos são conflituosos, as escalas são ao mesmo tempo objeto e arena de conflitos” E segue: “A rede representa um dos recortes espaciais possíveis para compreender a organização do espaço contemporâneo” (DIAS, 2007, p. 23). Ademais:

A intensificação da circulação [viabilizada pela rede de infraestrutura] imprime simultaneamente ordem e desordem numa perspectiva essencialmente geográfica. À escala planetária ou nacional, as redes são portadoras de ordem – através delas as grandes corporações se articulam, reduzindo o tempo de circulação em todas as escalas nas quais elas operam [...]. Na escala local, estas mesmas redes são muitas vezes portadoras de desordem – numa velocidade sem precedentes engendram processos de exclusão social, marginalizam centros urbanos que tiveram suas forças dos laços de proximidade geográfica e alternam mercados de trabalho. (DIAS, 2000, p. 154)

Assim, o Corredor rodoviário está sendo construído diante da perspectiva dos agentes inseridos no seu processo de materialização e ideologização, de forma que seu traçado, suas densidades, imagens e símbolos, estejam de acordo com os anseios e interesses materiais desses agentes e dos recursos públicos disponíveis para sua efetivação.

⁴⁷ No dizer de Carcanholo (2014, p. 14) argumenta que: “O capitalismo contemporâneo, fruto da tentativa do capital de recuperar sua valorização, impôs para a América Latina um ajuste estrutural que fez com que a economia voltasse a um padrão de inserção na divisão internacional do trabalho caracterizado pela **especialização de sua estrutura produtiva, e da pauta exportadora**, em produtos primários, baseados em recursos naturais, com baixas produtividades, em média, e ainda com forte presença de capital estrangeiro. Em poucas palavras, um tripé que acentua os mecanismos de transferência de valor e, portanto, a dependência de nossas economias” (grifo nosso).

O Corredor se enquadra como um importante mecanismo capaz de trazer uma maior fluidez territorial, principalmente no que se refere ao tráfego rodoviário e ao transporte de produtos com fins de exportação. Com uma significativa economia de tempo na condução da produção, é concebido como um instrumento estratégico, capaz de tornar a produção menos custosa e mais competitiva no mercado externo.⁴⁸

A circulação possui papel decisivo na economia e no mercado, criam-se objetos e lugares destinados à fluidez: rodovias, pontes, portos, aduanas, aeroportos e assim por diante, o que para Santos (2008, p. 275) se promove a partir dessa: “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”.

O movimento é visto como absoluto, mas na verdade é um dado da técnica e da política. Sobre essa temática, Silveira (2003) argumenta que:

Com efeito a fluidez é um dado da técnica, pois os progressos nos transportes e nas telecomunicações e a constituição das redes oferecem novas possibilidades de deslocamentos a novas velocidades, ultrapassando antigas fronteiras. Mas ela é, ao mesmo tempo, um dado da política, tanto do poder público como, hoje mais do que antes, das empresas. Tarifas, pedágios, horários, frequências, políticas de promoção de um ou outro meio de transporte, criação de novos consumos são vetores de uma necessidade de movimento que ganha novos conteúdos, sobretudo a partir da irradiação de uma ideologia que proclama que “quem não é fluido é atrasado. (SILVEIRA, 2003, p. 411)

Aqueles que reúnem as melhores condições para a circulação podem subsistir num mercado repleto de inovações e com uma concorrência brutal, eis um dos anseios ideológicos lançados sobre o Corredor Bioceânico: nutrir o setor produtor de ensejos capazes de tornar a produção mais competitiva e assegurar um posicionamento relativamente seguro no mercado internacional.

Acerca do conceito de ideologia, comungamos com a seguinte assertiva:

As idéias da classe dominante são, em cada época, as idéias dominantes; isto é, a classe que é a força MATERIAL dominante da sociedade e, ao mesmo tempo, sua força ESPIRITUAL dominante. A classe que tem à sua disposição os meios de produção material, dispõe, ao mesmo tempo, dos meios de produção espiritual, o que faz com a ela sejam submetidas, ao mesmo tempo e em média, as idéias daqueles aos quais faltam os meios de produção espiritual. (MARX e ENGELS, 1987, p. 72)

⁴⁸ Ao longo da dissertação fizemos uma análise acerca do discurso da competitividade, que é um discurso de guerra, de eliminar o concorrente, de “calar vozes contrárias”. Essas são concebidas como ruídos e silenciadas.

Difunde-se midiática e ideologicamente a construção da ponte de concreto sobre o Rio Paraguai, em Porto Murtinho fazendo a ligação com Carmelo Peralta no Paraguai - prevista para conclusão em 2024. Com ela, o movimento das exportações e importações de Mato Grosso do Sul e outras regiões do Brasil com o Paraguai, Argentina e Chile pela Rota Bioceânica representará um incremento no primeiro ano de U\$ 50 milhões de dólares (cerca de R\$ 200 milhões) na economia de Mato Grosso do Sul.⁴⁹

No entanto, o Corredor Bioceânico trará em seu encaixo uma série de novas e contraditórias dinâmicas territoriais principalmente no que tange ao setor de transportes e a 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 desembocará em novos e mais intensos fluxos.

Diante desse quadro de intensas mudanças nas tessituras do território e nas novas dinâmicas advindas de tal processo, principalmente no viés da circulação e dos transportes, assim como suas interações e contradições, é que se justifica a realização dessa dissertação. Destarte, o corredor rodoviário bioceânico é o único projeto de infraestrutura de transporte em execução na América do Sul que envolve mais do que dois países. Em síntese, essa pesquisa se justifica pela necessidade de compreender as diretrizes institucionais e/ou teóricas⁵⁰, as intencionalidades, as ações, as interações e as contradições decorrentes do Corredor Bioceânico, que se encontra em curso, ou seja, dentre outros fatores, a que custo o asseguramento desse posicionamento impactará à dinâmica territorial da circulação no estado de Mato Grosso do Sul.

1.2 Metodologia e procedimentos de pesquisa

Metodologicamente, buscamos nos fundamentar numa escala espaço-temporal de totalidade e nas múltiplas determinações que compõe o concreto para a análise das políticas e programas relacionados à definição e implantação de Corredores de Transportes no Brasil. Interessa-nos a política governamental executada em escala nacional, todavia, com a delimitação geográfica de análise no Estado de Mato Grosso do Sul, a partir de seu Corredor

⁴⁹ CRUZ, José da. Bioceânica injetará R\$ 200 milhões na economia de MS no primeiro ano. 2018. **Campo Grande News**.

⁵⁰ Analisando essa questão, Di Giovanni (2009, p. 19), advoga que: “(...) toda política pública se baseia numa “teoria”, ou seja, num conjunto de asserções de origem diversa (racional ou não) que dá sustentação às práticas da intervenção, em busca de um determinado resultado. A observação histórica mostra que “teoria”, práticas e resultados, são elementos primários que estão presentes em todas as políticas públicas, embora empiricamente teoria, práticas e resultados tenham uma concreção histórica própria e única”.

Rodoviário Bioceânico, via Porto Murtinho concebido como instrumento de desenvolvimento regional do sudoeste sul-mato-grossense.

Tal pressuposto decorre da necessidade de analisarmos a totalidade dos sujeitos - Estado, empresas privadas, organismos nacionais (a exemplo do Ministério das Relações Exteriores, da Empresa de Planejamento e Logística (EPL), bem como internacionais (IIRSA/Cosiplan, Fonplata, Corporación Andina de Fomento/CAF). Esses sujeitos “recomendam”, planejam, participam, executam, avaliam ou são – em quadras históricas específicas - beneficiados e/ou excluídos das políticas e programas implementados.

Investigando o processo histórico de inserção da região Centro-Oeste na dinâmica do desenvolvimento nacional e internacional, Soares (2013) argumenta:

O processo de incorporação do Centro-Oeste ao capitalismo brasileiro se deu no contexto de uma reorganização geográfica do capitalismo mundial, no qual o Estado poder ser avaliado como um agente produtivo e regulador, cujo papel foi fundamental para a consolidação da agroindústria capitalista na região. Para analisar tal processo não pode abrir mão de uma análise no âmbito da totalidade, da economia-mundo capitalista. (SOARES, 2013, p. 114)

Nesse sentido, entendemos que reconstituir a totalidade significa estreitar laços com a riqueza de determinações e relações diversas. Neste caso, trata-se de não isolar as investigações acerca das políticas de transportes, agrícola e de exportação em Mato Grosso do Sul — tanto sob o ponto de vista do governo estadual e da sua Secretaria de Meio Ambiente, Desenvolvimento Econômico, Produção e Agricultura Familiar (SEMAGRO-MS) —, mas de relacioná-las dialeticamente. Levamos em conta ainda outras mediações, tais como a sociedade – por exemplo, a FIEMS e o SETLOG - e o mercado. Dito de outro modo, buscaremos compreender os processos reais do movimento categorial particular-singular-universal.

Igualmente sobre essa questão temos que:

(...) tanto as categorias universal-particular-singular, assim como a categoria da totalidade e do concreto, não são criações das subjetividades dos pesquisadores, elas têm existência independente destes, cabendo a estes desvendá-las para uma melhor contribuição do entendimento da realidade em sua relação aparência-essência (LIMA; OLIVEIRA FILHO, 2017, p. 14476)

Essa compreensão, no percurso de construção da pesquisa, nos conduziu à categoria de escala espaço-temporal enquanto totalidade. Trata-se de um conceito fundamental também para a compreensão do processo ora em implementação no Mato Grosso do Sul através SEMAGRO-MS e de seus diagnósticos e planos/projetos relacionados aos transportes e concebidos como instrumento de desenvolvimento regional. É uma noção importante, já que “é

a totalidade que explica as partes” (SANTOS, 2006, p. 74) Por sua vez, Pierre Bourdieu corrobora na mesma direção, arrazoando que “é preciso pensar relacionalmente” (BOURDIEU, 2005, p. 27). E justifica: “Se é verdade que o real é relacional, pode acontecer que eu nada saiba de uma instituição acerca da qual eu julgo saber tudo, porque ela nada é fora das suas relações com o todo” (BOURDIEU, 2005, p. 31).

Com tais pressupostos, buscamos no decorrer desta dissertação relacionar: a) o contexto mundial das diretrizes e recomendações dos organismos internacionais (Banco Mundial, IIRSA/Cosiplan, CAF, Fonplata) acerca das políticas dos corredores de transportes, de integração física e normativa regionais e de exportação; e b) o contexto brasileiro e particularmente a inserção de Mato Grosso do Sul, via Porto Murtinho. Com isso, visamos identificar, caracterizar, analisar e compreender suas especificidades, suas materialidades, interações espaciais, conflitos e contradições.

Ademais, tal postura converge – em nosso entendimento - com a argumentação de Poulantzas (2000, p. 134), segundo o qual “o estabelecimento da política do Estado deve ser considerado como a resultante das contradições de classe inseridas na própria estrutura do Estado”.

Desse modo, para Poulantzas (2000), a política do Estado – exemplificada por intermédio do Corredor Bioceânico, executado em Mato Grosso do Sul, via Porto Murtinho - é produto das contradições entre setores (por exemplo, representantes do setor com investimentos em atividades do agronegócio globalizado/exportador) e aparelhos de Estado (secretarias de governo, assembleia legislativa, prefeituras municipais, frações de classe dominante, por exemplo, o agro X ambientalistas, movimentos indígenas etc.). Ademais, no bojo/interior de cada um deles, na sua relação com a sociedade e o mercado, produzem interações espaciais. Essas questões evidenciam-se nas contradições das políticas de Estado. Estas muitas vezes se sobrepõem contraditoriamente em termos de objetivos, dado que buscam atender setores e interesses divergentes.

Consideramos, assim, a necessidade de buscarmos a dialética escalar do movimento universal-particular-singular como procedimento de compreensão da realidade e fundamentalmente pelo viés geográfico de compreensão do espaço sul-mato-grossense.

No tocante aos procedimentos de pesquisa, buscamos nos fundamentar no tripé básico: levantamento bibliográfico e documental, trabalho de campo e entrevistas.

Realizamos levantamento bibliográfico e revisão de literatura sobre as temáticas, conceitos e categorias que se relacionam com a pesquisa proposta, tais como relação entre Estado e Mercado; diretrizes, estratégias e recomendações de órgãos internacionais de financiamento, políticas de transportes, agrícolas e de exportação, dentre outros.

As revisões de literatura são estudos que:

(...) analisam a produção bibliográfica em determinada área temática, dentro de um recorte de tempo, fornecendo uma visão geral ou relatório do estado da arte sobre um tópico específico, evidenciando novas ideias, métodos, subtemas que têm recebido maior ou menor ênfase na literatura selecionada (NORONHA; FERREIRA, 2000, p. 182)

O principal recurso para a revisão bibliográfica foi a Biblioteca Brasileira de Teses e Dissertações no seu endereço eletrônico⁵¹, na qual buscamos teses relacionadas a transportes, políticas de integração física e de exportação no Brasil e no Mato Grosso do Sul.

Realizamos também pesquisa documental, visando evidenciar a ação do Estado na sua relação com a atividade de transportes e logística. Focamo-nos nos planos e estudos realizados pelas três esferas de Governo (e também dos organismos internacionais) no que diz respeito à política de desenvolvimento. Buscamos identificar as diretrizes básicas da política de transportes e logística, e analisar a distribuição e a característica dos investimentos e financiamentos realizados, definindo a materialização das diretrizes políticas e a ação do Estado.

Fizemos um levantamento documental nos órgãos de governos (nos âmbitos federal, estadual) incumbidos institucionalmente pelo planejamento, execução, monitoramento e avaliação do Programa de Desenvolvimento dos Transportes, no Brasil, em Mato Grosso do Sul e no município de Porto Murtinho. Dentre os órgãos envolvidos, destacamos o Ministério dos Transportes; a SEINFRA/MS – Secretaria de Estado de Infraestrutura e a SEMAGRO-MS - Secretaria de Estado de Meio Ambiente e Desenvolvimento Econômico de Mato Grosso do Sul.

Fizemos também um exaustivo levantamento no endereço eletrônico oficial do projeto de implementação do mencionado Corredor em Mato Grosso do Sul.⁵² Nele consta um conjunto significativo de informações e também as apresentações dos dirigentes governamentais que participam dos diversos seminários, realizados nos quatro países envolvidos.

Portanto, postulamos como essencial a compreensão da densidade normativa expressa através das leis, portarias e decretos relativos à implantação e funcionamento desta política territorial em Mato Grosso do Sul.

Como terceiro procedimento, trabalhamos os discursos presentes nas entrevistas e participações em seminários/fóruns dos agentes públicos responsáveis pela elaboração e execução das políticas de transportes e logística em território sul-mato-grossense. Buscamos

⁵¹ Biblioteca Digital Brasileira de Teses e Dissertações.

⁵² O endereço eletrônico do Corredor Bioceânico consta na lista de referências bibliográficas.

observar as mudanças no uso e principalmente os sujeitos envolvidos neste processo. Tal procedimento se justifica em função do isolamento social decorrente da pandemia do COVID-19, que dificultou sobremaneira a realização das entrevistas presenciais. Todavia, dada a constatação de que os agentes públicos divulgam suas falas e discursos em eventos públicos ou mesmo corporativos, decidimos utilizá-las para análise. Estamos convictos que tal procedimento não prejudicou a análise aqui apresentada.

Assim, trouxemos no trabalho um conjunto de falas de sujeitos envolvidos na construção da Rota e das políticas que a viabilizam. Destacamos, em especial, falas do Ministro Coordenador Nacional dos Corredores Rodoviário e Ferroviário Bioceânicos e coordenador-geral de Assuntos Econômicos Latino-Americanos e Caribenhos do Ministério das Relações Exteriores do Brasil.

Com esse mesmo escopo, também trouxemos discursos do governador de Mato Grosso do Sul (gestão 2015-2018 e 2019-2022), assim como de alguns de seus antecessores que implementaram políticas concernentes à Rota – em especial, o Governador José Orcírio Miranda dos Santos (Zeca do PT).

Na concepção de Souza (2008), o governo Zeca do PT, através da SELTRA (Subsecretaria Especial de Logística e Transportes), buscou caracterizar as demandas e implementar soluções compiladas no Plano Diretor de Transportes de Mato Grosso do Sul (MSTRANSP), que foi a designação genérica da política pública de transportes de Mato Grosso do Sul, em sua gestão. Vejamos as atribuições desta Subsecretaria:

Através do Decreto Normativo nº 10.763, de 07 de maio de 2002, foi instituída a Subsecretaria Especial de Logística e Transportes do Estado de Mato Grosso do Sul (SELTRA), vinculada a Secretaria de Infra-Estrutura que recebeu, dentre outras, as seguintes atribuições: 1) a elaboração de estudos destinados ao planejamento global de transportes em Mato Grosso do Sul; 2) a supervisão da construção das vias de transportes previstas nos planos estaduais de desenvolvimento dos transportes; 3) a gestão da política estadual de transportes fundamentada no conceito de maximização do potencial dos modais de maior capacidade, de consolidação dos corredores de transporte segundo suas potencialidades e reorganização da malha rodoviária; 4) o fomento à implantação de terminais multimodais visando garantir condições adequadas de acessibilidade às cidades-pólos regionais e de potencial turístico; 5) a pesquisa e obtenção de dados e informações sociais e econômicas necessárias aos estudos de demanda de transporte, de infraestrutura e de operação dos vários modos de transporte; (...). (SOUZA, 2008, p. 95)

Nesse contexto e segundo discurso do então Governador Zeca:

Buscamos a racionalização do uso dos modais disponíveis com a integração do rodoviário, ferroviário e hidroviário através da implantação de terminais intermodais de carga e/ou multimodais em regiões estratégicas do Estado, assim como de aproveitamento da nossa matriz energética. (apud SOUZA, 2008, p. 98)

Aqui há uma particularidade. É forçoso mencionar que ao estudar as iniciativas, encontros oficiais de representantes do governo sul-mato-grossense, notadamente nas gestões do governador Zeca do PT (1997-2006), utilizamos como fonte documental a Agência Popular de Notícias.⁵³ Todavia, decorridos todos esses anos, tal endereço eletrônico está indisponível, de maneira que não foi possível indicar o seu link de acesso. Acessamos os materiais através de arquivos pessoais que nosso orientador disponibilizou, viabilizando a análise dos mesmos.

Por fim, mas não menos importante, analisamos falas do responsável pela Secretaria de Meio Ambiente, Desenvolvimento Econômico, Produção e Agricultura Familiar (SEMAGRO-MS), além de alguns discursos de parlamentares e sujeitos corporativos.

Recorremos, quase que diariamente, aos meios de comunicação de Mato Grosso do Sul – notadamente via digital, nos seus respectivos endereços eletrônicos – para captarmos as falas desses sujeitos acerca da implantação da Rota Bioceânica em Mato Grosso do Sul.

Como se trata de um projeto que envolve interesses hegemônicos e políticos – principalmente, eleitorais – todas as obras lançadas/previstas são intensamente divulgadas nos meios de comunicação e trazem as narrativas destes agentes. Tais narrativas servem para justificar, ideologicamente, os projetos e os vultosos investimentos públicos dispendidos mas também reforçam o que Faccin (2017), denominou de “psicosfera do agro”, sobre o qual nos debruçaremos mais amiudadamente adiante.

Igualmente, trouxemos para a pesquisa o discurso dos agentes públicos dos outros países envolvidos no Corredor: Chile, Paraguai e Argentina.⁵⁴ Vale dizer que estes, normalmente, participam de eventos para propaganda e tratativas governamentais e empresariais relativas ao Corredor, assim, temos as falas disponibilizadas em *power point*.

É importante destacarmos o 1º Fórum de Integração dos Municípios do Corredor Bioceânico, que ocorreu nos dias 26 e 27 de maio de 2022 e contou com diversas apresentações e palestras. O evento aconteceu na Assembleia Legislativa de Campo Grande e foi transmitido ao vivo pela plataforma *YouTube*, na qual encontram-se disponíveis todos os vídeos do Fórum. São mais de 15 horas de apresentações sobre diversos assuntos relacionados ao corredor de

⁵³ O site da **Agência Popular de Notícias** encontra-se indisponível para consulta no ano de 2022 devido as eleições e foi extinto no fim do governo do Zeca do PT. No entanto, conforme informado acima, as informações referentes ao site foram cedidas pelo orientador desta pesquisa.

⁵⁴ JÚNIOR, Osvaldo. Expedição percorre rota que encurta distâncias para exportações de MS. 2017. **Campo Grande News**.

representantes de todos os países envolvidos no projeto. Todo esse material, disponível na *internet*, consistiu em importante base de pesquisa para a construção do presente texto. Além de reverberar discursos recorrentes em entrevistas e declarações das autoridades envolvidas, nas reuniões do evento foi possível levantar também informações novas e pertinentes.

Ademais, fizemos em outubro de 2021 um trabalho de campo com registro fotográfico iniciando em Porto Murtinho e adentrando no território paraguaio até Filadélfia, no trecho compreendido pela Rota. O trabalho de campo teve início no dia 11 de outubro de 2021 e término em 12 de outubro de 2021. Saímos de Bonito no início da manhã do dia 11 usando como transporte uma SW4, pois fomos alertados que embora grande parte da rodovia no território paraguaio estivesse viabilizada, os trechos sem asfalto estavam demasiadamente escorregadios e esburacados, havia chovido no dia anterior, e conseqüentemente havia também vários defeitos na parte não pavimentada. Já em Porto Murtinho, na fronteira, pegamos a pequena balsa (me assustou o valor cobrado: 150 reais por veículo) e atravessamos o rio Paraguai, descendo em Carmelo Peralta e seguindo em direção a Loma Plata, a 223 quilômetros de distância. Cabe salientar que andamos mais de três horas de carro sem nos depararmos com um único posto de combustível, conveniência, vila ou algo do gênero. Encontramos um tráfego significativo de caminhões, esperado visto que a região é repleta de fazendas, principalmente de gado. Fora isso, o cenário era quase desolador.

Foto 4 - Trecho entre Carmelo Peralta e Loma Plata ainda sem o asfalto.



Fonte: Pesquisa de campo da autora. Outubro de 2021.

Chegamos em Loma Plata já no final da tarde, encontramos uma hospedagem e no dia seguinte fomos até Filadélfia. Andamos pela cidade, buscando conhecer melhor o local,

visitando o museu da comunidade menonita e “sondando” o ânimo da população. No final da manhã, embarcamos no carro e voltamos para Bonito. Foram cerca de 900 quilômetros rodados em dois dias, o que permitiu ter uma boa visualização das obras em relação ao corredor e das impressões das pessoas por onde o corredor vai passar.

Resumidamente, os procedimentos de pesquisa foram: Pesquisa bibliográfica, levantamento de dados e bibliografias especializadas sobre o setor de transportes e logística, análise de revistas, jornais, relatórios e informes sobre os sistemas de transportes e logística; coleta de dados estatísticos e documentais em anuários do setor de transportes e logística que envolveu uma minuciosa pesquisa junto aos órgãos e instituições vinculadas ao setor, tais como: levantamento de dados na Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte (DNIT), Ministério de Transportes (MIT), o extinto Grupo Executivo de Integração da Política de Transportes (GEIPOT), Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), Programa de Investimento em Logística (PIL); Programa de Parcerias de Investimento (PPI); e Rede de Universidades do Corredor Bioceânico (Rila); Banco Mundial e IIRSA/Cosiplan; Tabulação de dados, análise de dados, compilação dos dados e análise comparativa das estatísticas; Tratamento cartográfico dos dados; análise e escrita da redação final.

2 “RETAS, CURVAS E CONTORNOS” DO CORREDOR NO TERRITÓRIO SUL-MATO-GROSSENSE: O NOVO CANAL DO PANAMÁ RODOVIÁRIO?

“(...) o neoliberalismo na prática não diz respeito simplesmente à mobilidade: também requer alguns fixos espaciais”

(Doreen Massey)

2.1 Breves antecedentes

Constatamos que em Mato Grosso do Sul já houve discussões, projetos e ações concernentes a três opções de rotas bioceânicas. Uma delas, a partir de Corumbá e adentrando o território boliviano, foi a rota pioneira e objeto de estudo da dissertação de Valquiria A. Oliveira (2010).

Em 2002, no discurso de abertura do ano legislativo, o então governador Zeca do PT (1º mandato 1999/2002) mencionou que: “Concluimos, (...) a ponte sobre o rio Paraguai, que se tornou símbolo de desenvolvimento, por ser a primeira ligação bioceânica do país e, particularmente significar a definitiva integração de Corumbá, com o resto do Estado.”⁵⁵ Souza (2002) destaca a presença do então presidente Fernando Henrique Cardoso na inauguração, em maio de 2001, da mencionada ponte, construída no KM 70 da BR 262.

⁵⁵ “Leia o discurso de Zeca durante a abertura do ano legislativo” 17 fev. 2002. (impresso).

Foto 5 - Vista da ponte sobre o rio Paraguai, na BR – 262 (opção de rota bioceânica por Corumbá/Bolívia)



Fonte: SOUZA, 2002.

Segundo Souza (2002) “Essa ponte teve sua construção iniciada em fevereiro de 1998 e exigiu investimentos da ordem de R\$22,9 milhões, sendo que R\$18 milhões foram financiados pelo Fonplata, R\$1,8 milhão como contrapartida do DNER e R\$2,9 milhões do Governo Estadual” (SOUZA, 2002, p. 300), ou seja, o FONPLATA financiou a obra, tal como agora está financiando a pavimentação asfáltica no lado paraguaio. Aprofundaremos essa análise mais à frente, quando formos tratar das ações empreendidas no território do Paraguai.

Foto 6 – Ato oficial de inauguração da ponte sobre o rio Paraguai (Km 70, da BR 262) – sentido Corumbá.



Fonte: SOUZA 2002.

O então governador José Orcírio discursou, na oportunidade:

Parece que passamos as últimas décadas quase que reféns deste sonho. Nele, pulsavam dois componentes essenciais. O primeiro, de caráter regional, significa o fim do isolamento [refere-se à cidade de Corumbá]. O segundo, amplamente conjuntural representa a materialidade do desenvolvimento plurinacional. (...). Ela [a ponte] vai perfilar no corredor bioceânico todas as aspirações sociais e econômicas do intercâmbio entre o Brasil, a América do Sul e os outros continentes. Já estão nos acenando parceria os mercados da Ásia e da Oceânia, à mercê do acesso atraente pelo Pacífico.⁵⁶ (apud Souza, 2002, p. 280)

Como apontado por Souza (2002), a transposição do rio Paraguai era feita por balsas e sofria interferências decorrentes das secas/cheias do Pantanal. Com a ponte, reduziu-se o tempo de viagem e a segurança do usuário foi aumentada.⁵⁷

⁵⁶ "Leia a íntegra do discurso de Zeca na inauguração da ponte". 10/05/01. (apud SOUZA 2002, p. 280).

⁵⁷ "Segundo o Presidente da Associação Comercial de Corumbá, uma viagem de caminhão entre Campo Grande e Corumbá, com a travessia de balsa, levava em média 11 horas. Com a ponte, estima-se que esse tempo será de no máximo entre 6 a 7 horas". "Associação Comercial diz que ponte vai incrementar comércio". 08/05/01 (apud SOUZA, 2002).

A SEMAGRO (Secretaria de Estado de Meio-Ambiente, Desenvolvimento Econômico, Produção e Agricultura Familiar) aponta que a materialização dessas rotas depende de negociações políticas:

Depois de tentativas do governo brasileiro e das propostas defendidas por Mato Grosso do Sul para criar alternativas de reduzir distâncias para os produtos via Pacífico via Bolívia, país que não proporciona confiabilidade em seus acordos, a entrada para o oceano por Porto Murtinho ganhou unanimidade. O Brasil assinou embaixo e Mato Grosso do Sul ganhou apoio político não acenado em 20 anos de discussão da rota bioceânica.⁵⁸

Uma segunda opção de rota é apontada pelo território paraguaio, através do Porto de Concepción. Constatamos que em 18 de novembro de 2021, visando “fomenta[r] novo traçado para indústria, comércio, serviços e agronegócio, além do turismo e intercâmbios cultural e acadêmico, a Prefeitura de Campo Grande assinou um protocolo de intenções junto ao governo do Departamento de Concepción, no Paraguai” Na ocasião, o prefeito Marquinhos Trad campo-grandense mencionou:

Brasil e Paraguai sempre foram próximos e agora, queremos selar a parceria para sairmos da teoria e colocar em prática nossas ações, que não são somente comerciais, mas também cultural, acadêmica e troca de tecnologias que vão colaborar com o desenvolvimento da nossa população.⁵⁹

De igual modo, se destacou na mídia que a rota de integração Latino-Americana via porto de Concepción (PY) é uma opção a mais para o escoamento de produtos e mercadorias. Campo Grande se coloca como Capital dela, por ser a capital de MS, ter a maior população estadual e ser um dos maiores entroncamentos rodoviários do Brasil, com 3 rodovias federais e 4 estaduais. Com a rota 100% viável, ela já poderá ser operada assim que os países firmarem o acordo. A estimativa é que o primeiro impacto seja de 20 milhões de pessoas atendidas com exportações e importações de produtos.

Para o governador de Concepción, Edgar Lopez, fomentar a rota vai trazer desenvolvimento tanto para o Brasil quanto para o Paraguai. Textualmente: “Estamos em busca de iniciativas que vão ajudar a melhorar a vida da nossa população e essa iniciativa vai movimentar nossa região, trazer mais empregos para nosso povo e ajudar a desenvolver nosso país. Esse documento que assinamos hoje é o início de uma nova era”.⁶⁰

⁵⁸ ARMÔA, Marcelo. Expedição de MS cruza a fronteira levando a certeza da viabilidade da rota bioceânica. 2017. **SEMAGRO MS**.

⁵⁹ CHUVA, Ana Paula. Prefeitura assina protocolo de intenções para intercâmbio com Paraguai. 2021. **Campo Grande News**.

⁶⁰ Idem.

Enfim, constatamos ações materiais, normativas, mas também no âmbito ideológico e da “psicosfera do agronegócio” no sentido de impulsionar “a integração” por essa alternativa de rota. Todavia, dados os objetivos desta pesquisa e também por entendermos que a Rota via Concepción (PY) merece uma pesquisa específica, não aprofundaremos essa temática neste momento.

Debruçamo-nos, agora, na análise da terceira opção de trajeto da rota rodoviária bioceânica que é justamente, esta via Porto Murtinho, envolvendo os quatro países já mencionados.

Apresentamos a fala do prefeito de Iquique (CH), Jorge Soria, o qual explicita um fator geográfico fundamental para compreendermos a opção de Porto Murtinho como passagem deste Corredor:

Durante 50 anos buscamos integrar toda a América do Sul e temos dois grandes corredores. O primeiro, de Iquique ao Rio Grande do Sul. Depois descobrimos um corredor plano, que não passa pelas grandes altitudes da Cordilheira dos Andes. Esse corredor passa pelo Salar de Uyuni, na Bolívia, e entra no Brasil por Porto Murtinho. É o grande corredor que une o Pacífico ao Atlântico. Também tem a opção de trazer as cargas via Oruro, Santa Cruz de La Sierra e Corumbá.⁶¹

Considerando os objetivos já explicitados desta dissertação, nos dedicamos a analisar mais pormenorizadamente a opção de trajeto bioceânico, via Porto Murtinho, sudoeste sul-mato-grossense que envolve interesses dos quatro países já mencionados, assim como das corporações e agências de financiamento.

Barreda (2005, p.5), analisando a questão de implementação de corredores de integração/exportação no continente americano, assevera que:

Es una moda y, siguiendo las mismas metodologías, en Sudamérica la CEPAL propone, siguiendo las pautas metodológicas del BID, la creación de 18 corredores de integración para poder vincular también la economía sudamericana del Atlántico (sobre todo de la región Mercosur) con la cuenca del Pacífico.

Portanto, trata-se de quase duas dezenas de corredores previstos por órgãos de financiamento como o BID (Banco Mundial), contando também com o apoio da CEPAL, da IIRSA/Cosiplan, do Fonplata, dentre outros.

Enfim, através do modal rodoviário, parte integrante do sistema de engenharia, o Estado participa na criação de um novo sistema de “proximidade prática” (Pierre Lévy, 1995,

⁶¹ SEMAGRO MS. Governo reforça interesse na rota de integração com o Pacífico através do Chile e da Bolívia. 2015. SEMAGRO MS.

p. 22 apud Xavier, 2001, p. 329)⁶² resultante das diferentes acessibilidades de cada homem, firma ou instituição aos meios de transportes e comunicações.

Para compreendermos de forma mais abrangente as origens do atual Corredor Bioceânico é fundamental nos voltarmos para o início dos anos 2000. Entre os dias 31 de agosto e 01 de setembro de 2000, mandatários sul-americanos se reuniram na cidade de Brasília com o intuito de participar da “I Reunião de Chefes de Estado da América do Sul”. Foi um momento inédito, no qual pela primeira vez foram apresentadas e discutidas ações conjuntas que poderiam ser tomadas por países sul-americanos para a modernização das infraestruturas com intuito de promover o desenvolvimento e a integração de regiões menos favorecidas, gerando um sólido consenso entre os membros envolvidos. Foi nesse encontro que ocorreu o lançamento da IIRSA (Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana), formalizada oficialmente em 2002. A IIRSA viria nos anos futuros a desempenhar importante papel nas discussões e elaborações de projetos, principalmente no que tange aos Eixos de Integração e Desenvolvimento (EID), bem como na elaboração das Visões de Negócios de cada Eixo e na identificação preliminar dos projetos.

A IIRSA constituiu-se como um mecanismo de função institucional visando a coordenação de ações entre os doze países sul-americanos, tendo como meta a elaboração de uma agenda comum para o desenvolvimento de projetos de integração da infraestrutura nas áreas de transporte, energia e comunicações. Alegou-se que com a melhoria das infraestruturas, trabalhando de forma integrada, seria criado um espaço privilegiado de cooperação entre os países envolvidos para o desenvolvimento socioeconômico. A instância compreende que o maior desafio para a América do Sul é alcançar um ritmo de crescimento sustentável, estável, eficiente e equitativo. Para tanto, é necessário que tais processos estejam embasados na tecnologia do conhecimento, dependendo cada vez menos da exploração de recursos naturais (IIRSA, 2022).

De acordo com Vitte (2009), as estratégias de inclusão, como os Eixos de Integração e Desenvolvimento, foram organizadas a partir do mapeamento das principais riquezas naturais da América do Sul, das formas como poderiam ser utilizadas e da infraestrutura necessária para seu aproveitamento. Também são consideradas as oportunidades mais evidentes de integração física e consolidação das cadeias produtivas competitivas e a redução de custos. Ainda sobre a IIRSA, a autora segue argumentando que:

A integração propugnada nessa iniciativa é apoiada por agências multilaterais e almeja aumentar a *fluidez* do território para facilitar o escoamento de recursos

⁶² LÉVY, Pierre. **O que é virtual**. SP: Editora 34, 1995.

naturais e dos principais produtos da pauta de exportação dos principais países do subcontinente, Brasil em especial, sem considerar os impactos ambientais e sem uma ampla discussão com a sociedade. (VITTE, 2009, p. 4)

Podemos perceber que a visão de integração demonstrada pela IIRSA apresenta um forte caráter mercadológico visando oportunidades em um subcontinente onde o potencial econômico é visto como subutilizado em termos de investimentos lucrativos para capitais privados.

Em conferência “A crise econômica e seu impacto regional”, ministrada no XI Encuentro Internacional Humboldt, realizada em 2009, em Ubatuba, Souza (2009) argumenta que:

Fica demonstrado que a busca do seu objetivo – desenvolvimento da infraestrutura regional – tem um referencial que é a competitividade e/ou sustentabilidade, para tanto, além da infra-estrutura aponta para a identificação de gargalos normativos e institucionais no caminho da requerida integração. A proposta para otimizar as trocas internacionais tem como referência os chamados Eixos de Integração e Desenvolvimento.

Partindo desses princípios de caráter mercadológico, a IIRSA dedicou-se a elaboração de uma agenda de projetos e a divisão do território sul-americano em EIDs (Eixos de Integração e Desenvolvimento), visando organizar o espaço em torno de eixos transnacionais que se apresentavam como potenciais concentradores de fluxos de comércio. A divisão do território sul-americano em EIDs significou criar áreas com características diversas e com etapas distintas de desenvolvimento, refletindo, portanto, estratégias de investimento e integração também diversas (Ipea, 2015).

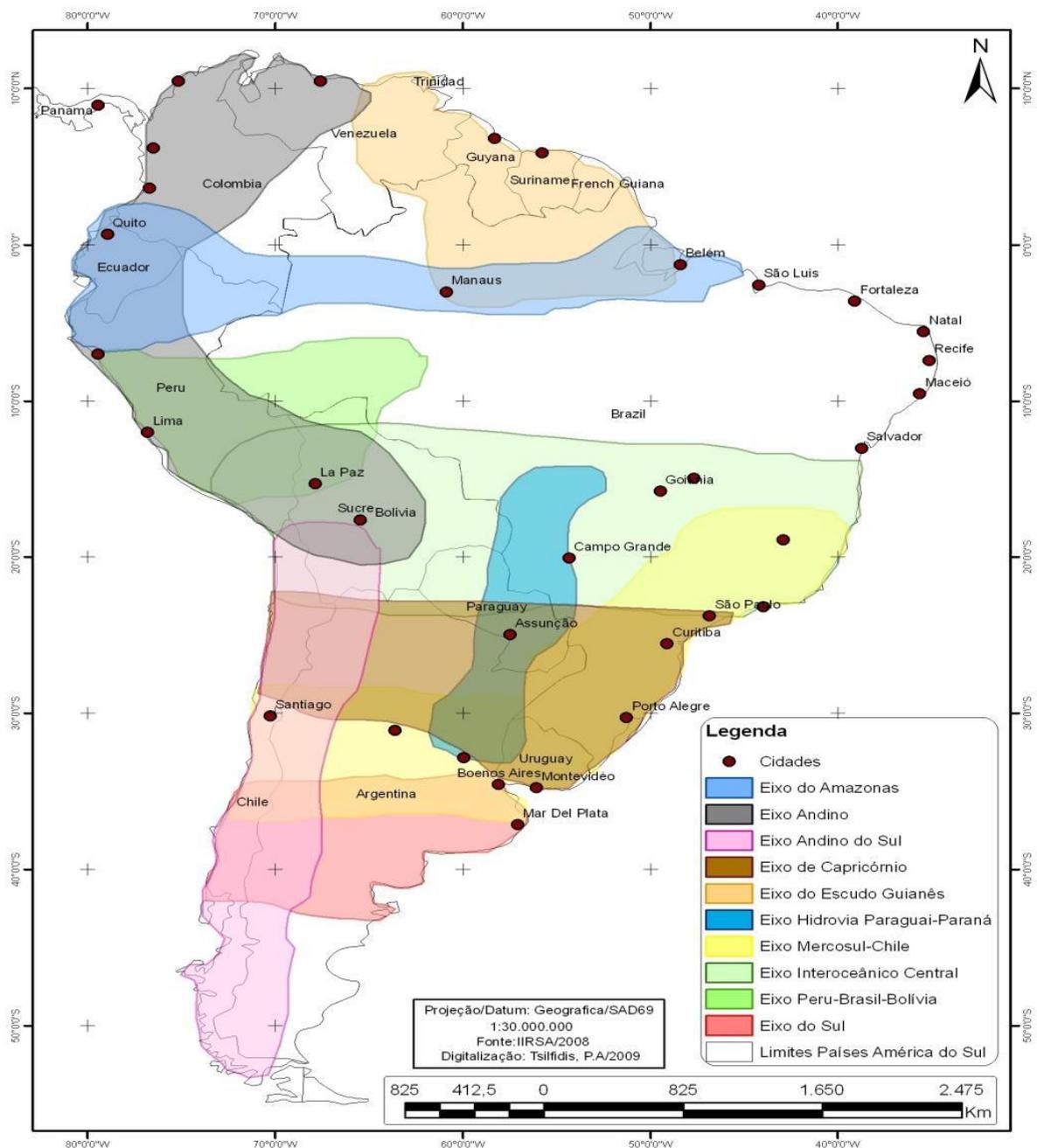
Nessa perspectiva, os critérios de seleção e priorização dos EIDs deveriam considerar: i) a cobertura geográfica de países e regiões; ii) os fluxos de comércio existentes e potenciais; iii) os volumes de investimentos atuais e projetados nas áreas de influência dos eixos; iv) a potencial participação do setor privado no financiamento dos projetos; e v) o grau de sustentabilidade ambiental e social dos projetos (IPEA, 2015, p. 30)

Foram elaborados inicialmente doze EIDs, a saber: Eixo Mercosul-Chile (São Paulo-Montevideu-Buenos Aires-Valparaíso); Eixo Andino (Caracas-Bogotá-Quito-Lima-La Paz); Eixo Interoceânico (São Paulo-Campo Grande-Santa Cruz de la Sierra-La Paz-Ilo-Matarani-Arica-Iquique); Eixo Multimodal do Amazonas (Brasil-Colômbia-Ecuador-Peru); Eixo do Sul; Eixo do Escudo Guianês; Eixo Peru-Brasil-Bolívia; Eixo da Hidrovia Paraguai-Paraná; Eixo de Capricórnio; e Eixo Andino do Sul. A figura abaixo mostra a localização dos EIDs concebidos no âmbito da IIRSA.

A concepção atribuída é de que:

Definitivamente, os Eixos de integração e Desenvolvimento constituem-se como um dos instrumentos fundamentais para que a IIRSA cumpra seus objetivos. Seu fim não se reduz a instaurar corredores eficientes para facilitar a produção e o comércio de bens, e sim em ser veículo para o desenvolvimento integral das regiões e das pessoas que as habitam (IIRSA, 2004, p. 17)

Mapa 2 - América do Sul: delimitação dos Eixos de Desenvolvimento e Integração



Fonte: SOUZA, 2009.

Refletindo acerca dessa problemática, Souza (2009) advoga que:

O mapa da América do Sul é, por conseguinte, o resultado da justaposição entre a dinâmica das empresas globais e a dinâmica dos territórios nacionais, com novas hierarquias instaladas sobre as antigas já consolidadas. Todavia, esse espaço reticulado (Eixos) não substitui os territórios nacionais nem as regiões e lugares; superpõe-se e mistura-se com maior ou menor grau de tensão conforme a alteração que produza a divisão regional do trabalho preexistente e, portanto, na relação entre os sujeitos envolvidos. (SOUZA, 2009, n.p)

Este mesmo autor argumenta em outra passagem (SOUZA, 2002) que a política dos Eixos de Integração proposta no âmbito da IIRSA e posteriormente assumida pelo Governo brasileiro, em especial na gestão de Fernando Henrique Cardoso, substitui a política dos pólos de desenvolvimento implementada no Brasil desde início dos anos de 1950 — política que deu sustentação a todas as ações de planejamento regional no Brasil, assim como em diversos outros países da América Latina. Em suas palavras: “Nesse sentido, poderíamos dizer que houve uma readaptação de porções do espaço à economia globalizada e aos mercados internacionais” (SOUZA, 2009).

No interior desse processo, a financeirização, concentração e centralização do capital facilitam o uso corporativo do território. No presente, a exacerbação da especialização regional produtiva – o agronegócio, por exemplo, em Mato Grosso do Sul — caracteriza um tipo de região produtiva adaptada aos mercados internacionais, isto é, funcional à globalização, conforme prevê Santos (1994). No decorrer desse processo, Grassi, Silva e Oliveira argumentam que:

A partir dos ganhos obtidos desde então, na III Reunião de Presidentes da América do Sul, realizada em 2004, em Cusco, no Peru, os líderes dos países discutiram novos delineamentos para a integração regional, como a redução das assimetrias entre os países e maior coordenação política. A partir disso, surgiu a proposta da Comunidade das Nações Sul-Americanas (CASA/CNS). No entanto, em 2007, os presidentes resolveram substituir a CASA, e, em 2008, aprovaram o Tratado Constitutivo que criou a União das Nações Sul-Americanas (Unasul). (GRASSI *et.al.*, 2020, p. 162)

Portanto, nessa dinâmica histórica, temos que em 2008, por meio do Tratado Constitutivo, temos a criação da UNASUL⁶³, que por sua própria definição, visa:

⁶³ “Partindo disso, a IIRSA foi considerada o embrião do processo que culminou na criação da Unasul, pelas perspectivas, objetivos, propostas e logros no diálogo conjunto mantido entre os presidentes sul-americanos desde os anos 2000. Contudo, a partir das críticas endereçadas à iniciativa quanto à lacuna política em seu processo, os países avançaram em direção a um modelo mais político de integração, sendo, por isso, a infraestrutura tratada, posteriormente, como apenas um dos eixos ou pilares da Unasul” GRASSI, SILVA e OLIVEIRA (2020, p. 163).

Criada inicialmente com o nome de Comunidade Sul–Americana de Nações (CASA) durante a 3ª Reunião de Presidentes da América do Sul, em 8 de dezembro de 2004, na cidade de Cusco (Peru), a União visa criar a paz e a segurança, eliminar a desigualdade socioeconômica, alcançar a inclusão social e a participação cidadã, fortalecer a democracia e reduzir as assimetrias no marco do fortalecimento da soberania e independência dos Estados. (BRASIL, 2022)⁶⁴

Em agosto de 2009 houve a III Reunião Ordinária de Chefes e Chefas de Estado de Governo da UNASUL na cidade de Quito, no qual foi criado o Conselho Sul-Americano de Infraestrutura e Planejamento da UNASUL (COSIPLAN). No interior desse processo, o Comitê Executivo da IIRSA foi incorporado ao COSIPLAN.

É fundamental discutirmos também o papel do ZICOSUL (Zona de Integração do Centro Oeste da América do Sul), que esteve muito presente no início dos anos 2000, durante os mandatos do governador sul-mato-grossense José Orcírio Miranda dos Santos (1997 a 2006). A origem do ZICOSUL vem da década de 1970, quando o GEICOS (Grupo de Empresários do Centro Oeste Sul-Americano) teve a ideia de criar um mercado integrado entre Argentina, norte do Chile e Paraguai. No entanto, com a queda do regime democrático em vários países da América do Sul e a ascensão de governos ditatoriais e autoritários, houve a estagnação do projeto (ZICOSUR, 2022).

Conforme demonstrado pelo OBSERVATÓRIO DA AMÉRICA LATINA ÁSIA PACÍFICO (ALADI-CAF-CEPAL, outubro de 2020).

Criada em 1997 por iniciativa da Secretaria de Integração Regional de Antofagasta (Chile), a Zicosur tem com o objetivo de agrupar os entes subnacionais localizados ao centro-oeste sul-americano e garantir a inserção dos mesmos no cenário internacional unindo os portos do Atlântico ao Pacífico (Hourcade; Oddone, 2012)

Assim, a Zicosul é formada pelos estados brasileiros do Acre, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul e Rondônia; as províncias argentinas de Catamarca, Chaco, Corrientes, Formosa, Jujy, La Rioja, Misiones, Salta, Santiago del Estero e Tucumán; a Primeira Região (Tarapacá), Segunda Região (Antofagasta) e Terceira Região (Atacama) do Chile; os departamentos peruanos de Arequipa e Tacna e todo o território da Bolívia e do Paraguai.

⁶⁴ Informação obtida a partir de dados do *site* do **Governo Federal do Brasil**, cujo endereço eletrônico consta na lista de referências bibliográficas.

Figura 2 - Países (Estados, Provincias e Departamentos) integrantes do Zicosul.

ZONA DE INTEGRACIÓN DEL CENTRO OESTE DE AMÉRICA DEL SUR



Fonte: El tribuno.⁶⁵

Constatamos que nos dias 7 a 10 de abril de 1997 ocorreu o Primeiro Encontro Internacional Zicosul Ásia-Pacífico, na cidade de Antofagasta no Chile, dando novo fôlego ao antigo propósito. Participam do órgão em território nacional os estados brasileiros do Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul. O Zicosul possui caráter integracionista e tem como objetivo básico coordenar posições conjuntas entre os governos participantes.

ZICOSUR tiene como objetivo principal lograr la inserción de la subregión en el contexto internacional desde el punto de vista competitivo, desarrollando el comercio exterior con los mercados internacionales mediante la articulación de ejes de comunicación como así también promover la integración social y cultural de nuestros pueblos, como mecanismo para lograr el desarrollo económico-social de las partes que la integran. (ZICOSUR, 2022).

No âmbito do ZICOSUL, de acordo com Oliveira (2010), temos a proposta de três corredores bioceânicos que deveriam passar pelo Mato Grosso do Sul, a saber:

⁶⁵ Figura retirada do *site* **El tribuno**, n.p.

1. Corredor Norte: sairia de Arica no Chile, vindo pela Bolívia (La Paz, Santa Cruz de La Sierra, Puerto Suarez), chegando a Mato Grosso do Sul por Corumbá, atravessando o Estado em direção ao porto de Santos no estado de São Paulo.

2. Corredor de Capricórnio: sairia opcionalmente de um dos 3 portos chilenos (Antofagasta, Mejillones e Tocopila/Iquique), cruzando Calama e São Pedro de Atacama, chegando então à Argentina (Paso de Jama, Jujuy, Tartagal) e ao Paraguai (Pozo Hondo, Mariscal Estigarribia, Filadelfia, Carmelo Peralta), entrando em Mato Grosso do Sul por Porto Murtinho e Campo Grande, para seguir em direção ao estado de São Paulo.

3. Corredor do Sul: poderia partir de um dos 3 portos chilenos (Antofagasta, Tocopilla, Mejillones), passando por Calama, para adentrar a Argentina (Paso de Sico, Salta, Metan, Resistência, Clorinda), atravessando o Paraguai (Assunción, Concepción), para entrar em Mato Grosso do Sul por Ponta Porã, passando por Dourados, atingindo então o estado de São Paulo.

Logo após o já citado Encontro, de abril de 1997, o governo sul-mato-grossense demonstrou grande interesse pela proposta do Corredor de Capricórnio, vislumbrando a sua localização geoestratégica, que faz fronteira com Paraguai e Bolívia e liga-se facilmente à Argentina por meio da Bacia do Prata. Durante os mandatos do governador José Orcírio Miranda dos Santos, o assunto foi amplamente discutido:

Convencidos da importância desse 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)

Assim, fica explícito que as articulações em torno do Corredor Bioceânico têm sua gênese histórica há algumas décadas, com forte impulso durante o governo de Zeca do PT. Por exemplo, em 02 de janeiro de 2003, ao tomar posse – na condição de governador reeleito para o mandato 2003-2006 – ele mencionou em seu discurso:

Construindo suas rotas bioceânicas, Mato Grosso do Sul cresce na posição estratégica para se tornar o grande corredor da ligação Atlântico-Pacífico. Além do que significa definitivamente a nossa integração com países e estados vizinhos, única fórmula para superação do atraso e do abandono. Em 2003, pretendemos também vender nossos produtos na Europa e na Ásia, depois de ampliarmos as trocas comerciais no âmbito do Mercosul. Mato Grosso do Sul, situado no centro da América do Sul, tem função estratégica no processo de integração econômica. Isso pode acontecer logo, não será preciso esperar anos

com os países europeus. Ao Estado cabe o papel de continuar sendo o indutor do desenvolvimento, ficando a sociedade, a tarefa de definir onde e como se desenvolver.⁶⁶

Então, ainda no início do segundo mandato fica explicitada a preocupação com as rotas – uma política territorial já consolidada com a rota via Corumbá/Bolívia (concluída em 2001) e a outra por Porto Murtinho – mas também uma posição governamental muito definida a respeito do papel do Estado: não uma amarra para o investidor, como a concepção hoje predominante, mas um Estado indutor. Vale lembrar que, nacionalmente, é também o 1º ano do mandato do Presidente Lula. Além disso, houve participação da sociedade no processo, por exemplo, através do Orçamento Participativo.

Essa diretriz comparece no Plano Plurianual de Investimentos de Mato Grosso do Sul (PPA 2004-2007), o qual menciona:

O Estado estará articulado para discutir uma nova logística, dentro de uma perspectiva intermodal, que signifique competitividade para os produtos brasileiros no exterior. A rota bioceânica é, neste contexto, estratégica para as exportações brasileiras se fortalecerem a partir das vendas para o mercado asiático, uma vez que uma saída para a produção nacional pelos portos do Pacífico diminuiria em pelo menos sete mil quilômetros a distância a ser percorrida até o extremo oriente. E o Mato Grosso do Sul vai buscar se credenciar como um agente de estruturação desta nova configuração logística, dada a sua privilegiada posição numa perspectiva geopolítica e geoeconômica de cooperação e integração sul-americana.⁶⁷

No bojo desse processo, ainda no começo de 2004, encontramos algumas notícias que tratavam de iniciativas em relação ao corredor via Porto Murtinho.

A ideia surgiu há dez anos, quando então o governo do Chile se comprometeu a viabilizar a construção do terminal portuário para absorver a demanda de exportação dos países interessados. Também coube ao Chile asfaltar 400 quilômetros que separam Antofagasta de Porta Jama, na fronteira com a Argentina, projeto concluído no fim do ano passado [2003]. Para concluir a rota ligando costa a costa os Oceanos Pacífico e Atlântico, restam a ser pavimentados 257 quilômetros de rodovias no Paraguai, entre a Colônia Carmelo Peralta e a cidade de Filadélfia, além da construção de ponte sobre o rio Paraguai em Porto Murtinho⁶⁸.

⁶⁶ Discurso lido pelo governador Zeca durante sua posse.

⁶⁷ MATO GROSSO DO SUL. “Construindo o novo Mato Grosso do Sul” Participação e Sustentabilidade Diretrizes Estratégicas para o Desenvolvimento com Justiça Social. Plano Plurianual 2004-2007. Campo Grande, s.n.t., 27p.

⁶⁸ Informação cedida pelo orientador deste trabalho a partir de dados do site **Agência Popular de Notícias**, que se encontra indisponível para consulta desde o fim do governo do Zeca do PT.

O então governador Zeca do PT aparecia em entrevistas exaltando a importância da integração física dos países da América do Sul como forma de desenvolvimento e erradicação da pobreza: “Só vamos nos desenvolver quando estendermos as mãos aos nossos irmãos da América do Sul”⁶⁹. Ainda na mesma notícia, encontramos a seguinte fala do ex-governador.

O governador Zeca do PT disse em entrevista à imprensa, quando relatou os resultados da viagem e as perspectivas de comércio com a China, que o corredor bioceânico é estratégico para consolidar a nova relação comercial com o leste asiático. Zeca disse que convidou investidores, especialmente os fundos de desenvolvimento, para que seja levantada concretamente a viabilidade das ligações ferroviária, rodoviária e hidroviária.

Em diversas ocasiões⁷⁰ o governador defendeu a implantação da rota Bioceânica, alegando que o estado passou muitos anos acreditando que a única alternativa de saída da América do Sul era o oceano Atlântico, sendo que as alternativas de saída pelo Pacífico são tangíveis e capazes de trazer uma integração entre os países até então muito escassa⁷¹. Ainda na mesma notícia, Zeca do PT salienta:

Temos de integrar a América do Sul. Fazer o que a Europa fez há cinquenta anos. Para nos integrarmos economicamente, culturalmente e turisticamente temos de fazer a integração física, carreteira, hidrovia, portos e aeroportos. Estamos fazendo isso. Chegar aos portos de Iquique, Arica, Antofagasta ou Mejillones significa encurtar em mais de sete mil e quatrocentos quilômetros a distância para os mercados asiáticos. Estive com o presidente Lula na China e eles querem soja, minérios de ferro e manganês, mármore, logo, o que temos de fazer é encurtar as distâncias, nos tornar competitivos e ganhar mercado.

O ano de 2004 foi marcante para as discussões, reuniões e estudos sobre a rota bioceânica. Diversos encontros com líderes de países e governanças estaduais/provinciais foram realizados. Nos dias 26 e 27 de abril de 2004, ocorreu o Encontro Internacional Extraordinário da Zicosul, em Mejillones, Antofagasta (Chile). Na ata da reunião, encontramos dois pontos de discussão que fomentam a proposta do corredor bioceânico como importante vetor de integração física e econômica, já demonstrando intenso interesse em ampliar as exportações para o mercado asiático.

01. Que o grande desafio para as economias das regiões da Zona de Integração do Centro-Oeste da América do Sul- Zicosul-, é conseguir sua inserção no processo de globalização, de forma eficiente e equitativa, para

⁶⁹ Informação cedida pelo orientador deste trabalho a partir de dados do site **Agência Popular de Notícias**, que se encontra indisponível para consulta desde o fim do governo do Zeca do PT.

⁷⁰ Idem.

⁷¹ Idem.

alcançar crescimento econômico, social e cultural, que gere melhor qualidade de vida a seus habitantes.

02. Que, aproveitando as vantagens comparativas de cada região num processo de integração econômica, a Zicosul otimizará suas exportações e ampliará sua presença nos mercados internacionais, em especial, nos países asiáticos da área do Pacífico (ZICOSUL, Ata de Mejillones, 2004)⁷²

Já no começo do ano de 2005, numa mensagem do governador Zeca do PT à Assembleia Legislativa sul-mato-grossense trazendo prestações de contas e planos futuros em relação ao seu mandato, encontramos referência à questão do corredor bioceânico. É notável que o assunto é tratado com a máxima importância.

Quero fazer parte deste momento particularmente importante de retomada, de forma sustentada, do crescimento deste Estado, que tem uma posição geográfica estratégica para a consolidação do bloco econômico e cultural do Mercosul e para a integração física da América do Sul por meio das rotas bioceânicas de transportes; que apresentam excelentes condições para atrair novos empreendimentos industriais e comerciais [...] (ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DE MS, 2005)

Constatamos que o interesse em relação ao corredor bioceânico já vem de algumas décadas e foi uma pauta constante ao longo dos mandatos consecutivos do governador Zeca do PT (1999-2006). Dessa forma, conseguimos reconstruir importantes passos que foram tomados no sentido da viabilização de tal projeto, trazendo um entendimento mais amplo do atual contexto em relação ao corredor bioceânico.

2.2 Ações corporativas (e algumas públicas)

Como já mencionamos anteriormente, o projeto de construção/consolidação da rota rodoviária bioceânica atende interesses materiais e narrativas hegemônicas em Mato Grosso do Sul. Nesse sentido, constatamos uma expressiva movimentação corporativa no sentido de

⁷² De acordo com a mencionada ATA participaram desta reunião: o Senhor José Miguel Insulza, Vice-presidente da República do Chile, do Senhor Administrador Regional de Antofagasta, Jorge Molina Cárcamo, do Senhor Governador do Estado de Mato Grosso do Sul, José Orcírio Miranda dos Santos [Zeca do PT], dos Governadores das províncias argentinas do Chaco, Roy Nikish, de Salta, Juan Carlos Romero, e do Vice-governador da Província de Jujuy [Argentina], Walter Barrionuevo; as representações diplomáticas dos Estados Unidos, Canadá, Japão, Brasil, Argentina, Paraguai e da União Europeia, no Chile e Representantes do governo de Tucumán [província argentina], dos portos públicos e privados da Região de Antofagasta; dos ministérios das Relações Exteriores, Agricultura, Pecuária e Transporte do Chile; do Ministério de Transporte da República da Argentina; do Escritório de Vias da Prefeitura de Tarija; do Grupo Empresarial inter-regional do Centro-Oeste Sul-Americano [Geicos]; dos Prefeitos da Região de Antofagasta; prefeitos do Norte argentino; da Chancelaria Paraguaia; Administração Nacional de Navegação e Portos; da Câmara Paraguaia de Exportadores e da Câmara Paraguaia de Transporte Internacional Terrestre.

umentar a adesão ao projeto, visando legitimá-lo e, sobretudo, justificar os investimentos públicos realizados e/ou previstos.

Ao trazer a lume essa temática, Poulantzas (2000) argumenta que: “O índice de ideologização do discurso e também das práticas materiais do Estado é (...) flutuante, variável e diversificado segundo as classes e frações de classe às quais se dirige o Estado e sobre as quais age” (POULANTZAS, 2000, p. 30-31)

Em 25 de agosto de 2017, uma expedição (autodenominada RILA, Rota de Integração Latino-Americana) contando com empresários vinculados ao SETLOG/MS e ao FIEMS e agentes governamentais sul-mato-grossenses partiu da capital Campo Grande (MS) em direção aos portos chilenos das cidades de Iquique e Antofagasta.

Foto 7 - Aspecto da “largada” da expedição RILA em Campo Grande (MS).

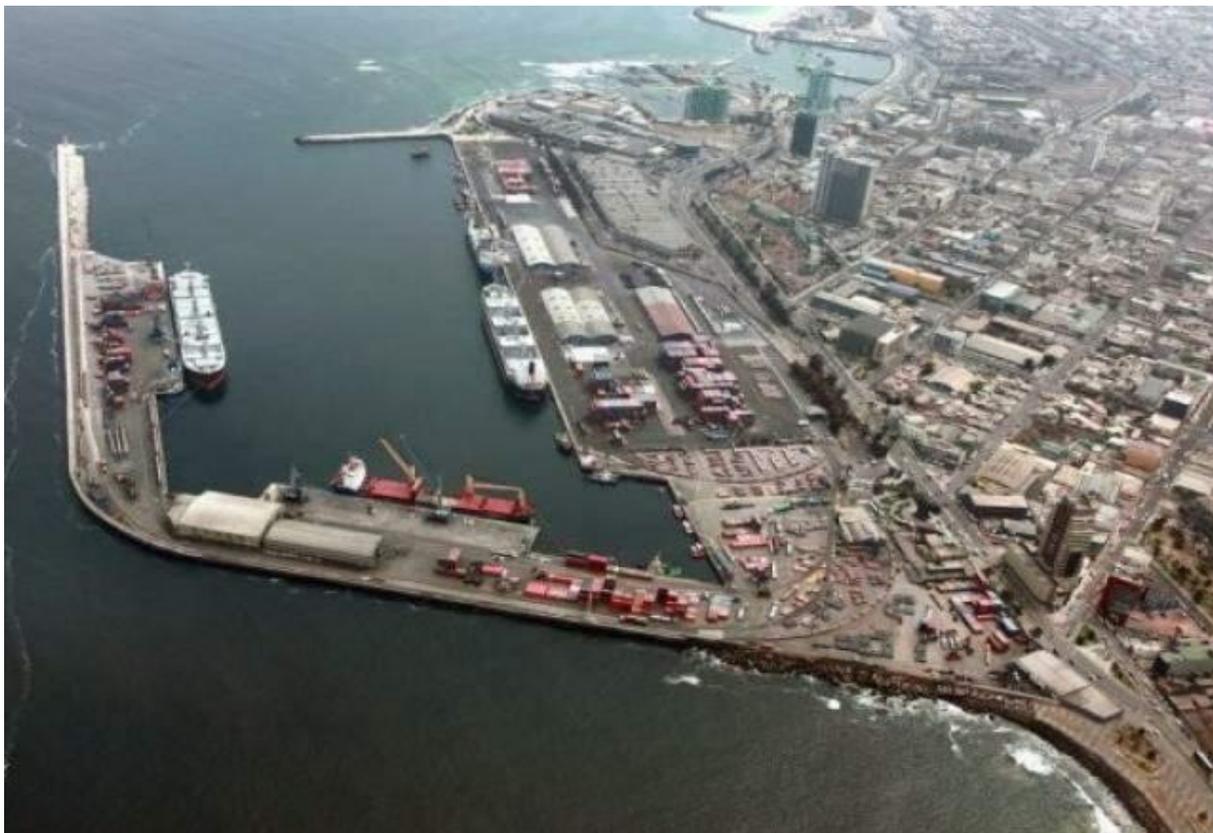


Fonte: SANTOS, 2017.

O percurso, de aproximadamente 2.265 quilômetros, foi percorrido por cerca de trinta caminhonetes com o objetivo, declaradamente ideológico, de analisar a viabilidade do corredor rodoviário bioceânico, assim como de avaliar os principais entraves, oportunidades e logística.

A II Rota da Integração Latino Americana (RILA)⁷³ passou por Porto Murtinho (MS) e cidades do Paraguai - Carmelo Peralta, Mariscal Estigarribia y Pozo Hondo. Depois, já na Argentina, prosseguiram percorrendo trechos por Misión La Paz, Tartagal, Jujuy, Salta, Sico y Jama, até chegar aos portos de Antofagasta e Mejillones e de Iquique e Arica, no Chile.

Foto 8 - Vista aérea (parcial) do porto de Antofagasta (CH).



Fonte: JÚNIOR, 2017.

Organizador principal da expedição, o presidente do Sindicato das Empresas de Transporte Rodoviário de Cargas de MS (SETLOG-MS), argumentou que:

Essa rota pode representar um novo canal de exportação e de importação para Mato Grosso do Sul. Do jeito que foi composta a malha ferroviária e a rodoviária do país, Mato Grosso do Sul pode ficar em uma espécie de cotovelo logístico e isso tem nos preocupado bastante. Se essa rota for viabilizada, não somente o estado, como Campo Grande, também vai voltar a ficar no centro de um importante eixo logístico.⁷⁴

⁷³ Na verdade, em 2013, ocorreu a 1ª expedição empresarial, com opção de trajeto, partindo de Corumbá, portanto, esta é a segunda com o mesmo escopo, todavia, com foco geográfico a partir de Porto Murtinho.

⁷⁴ VIEGAS, Anderson. Expedição de MS vai percorrer 3 mil quilômetros para analisar viabilidade de rota para o Pacífico. 2017. **G1 MS**.

Na mesma oportunidade, o referido presidente, tratando do que chamou de “competitividade” advogou que a “(..) RILA abrirá, também, a possibilidade de incremento nas exportações do complexo soja, por exemplo, das atuais 67 milhões de toneladas (2016) para 135 milhões, além de outros produtos brasileiros”.⁷⁵

Entusiasmado com a presença da expedição empresarial/governamental, o então prefeito de Porto Murtinho, Derlei Delevatti, argumentou que essa ação significa que a região de Porto Murtinho e Carmelo Peralta é viável para escoar a produção do Centro-Oeste brasileiro, além de desenvolver todo o trecho por onde futuramente se escoará a produção. Em seu dizer:

Sem dúvida nenhuma que nós que moramos nesta região seremos os mais beneficiados, atraindo investimentos privados para o lado brasileiro e paraguaio, por ser tão importante para nós eu estou embuído neste projeto e farei a viagem para ver pessoalmente as possibilidades da concretização dessa rota.⁷⁶

O primeiro gargalo constatado logo no início da expedição foi a necessidade de uma ponte, sobre o rio Paraguai, ligando Porto Murtinho (MS) a Carmelo Peralta (PY).⁷⁷ A travessia do rio Paraguai é realizada por meio de uma pequena balsa, que comporta poucos veículos e desloca-se lentamente, como foi verificado pela própria expedição, que precisou atravessar as caminhonetes 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 veículos próximo ao atracadouro do porto.⁷⁸

⁷⁵ RUIZ, Toninho. Murtinho participará da II Expedição da Rota de Integração Latino-Americana com destino aos portos do Chile. 2017. **Dourados News**.

⁷⁶Idem.

⁷⁷ O segundo, trata-se da não pavimentação de 370 km de estradas no Chaco paraguaio. E o terceiro gargalo apontado é a questão alfandegária, porque envolve 04 países. Sobre essa questão, Verruck, secretário de governo sul-mato-grossense, asseverou que: “Por isso, estamos discutindo junto com o governo federal e os outros países, a criação de uma rota alfandegada. Seria a primeira do Brasil e possibilitaria, por exemplo, que um caminhão carregado no porto seco de Campo Grande somente fosse aberto ao chegar nos portos chilenos”. VIEGAS, Anderson. Expedição de MS vai percorrer 3 mil quilômetros para analisar viabilidade de rota para o Pacífico. 2017. **G1 MS**.

⁷⁸ VIEGAS, Anderson. No fim do trecho brasileiro, Rila enfrenta um dos grandes gargalos para viabilizar corredor. 2017. **G1 MS**.

Foto 9 - Travessia do Rio Paraguai, Porto Murtinho (BR) - Carmelo Peralta (PY).



Fonte: Pesquisa de campo da autora. Outubro de 2021.

Para evidenciarmos de maneira contundente como essa política territorial (a implantação da rota) continua robusta e atual no interior das deliberações estratégicas do governo de Mato Grosso do Sul, destacamos a sua presença no atual Plano Plurianual de Investimentos (PPA 2020/2023), desta Unidade da Federação. Vejamos:

Nos últimos anos, o Estado tem apresentado um ritmo de investimento no setor privado sensivelmente superior à média nacional. Muito desse avanço se deve ao volume de projetos financiados pelo FCO [Fundo Constitucional de Desenvolvimento] no Estado. (...). Na economia, Mato Grosso do Sul continuará um movimento de diversificação e ampliação do produto de nosso Estado. Novas unidades de processamento de grãos, a retomada da indústria de fertilizante em Três Lagoas, o parque sucroalcooleiro, a exploração racional do nosso maciço florestal, devem continuar a crescer, além da tradição da carne e do minério para as exportações. Mas o Estado deve abrir-se para novos negócios, principalmente, com o ganho de competitividade logístico que se desenha para os próximos anos. O aspecto logístico tende a ser um destaque neste novo ciclo. Nosso jovem Estado sempre foi marcado por uma demasiada concentração no modal rodoviário. Nossas estradas deram conta do escoamento de nossa produção, mas é comum o debate sobre a nossa perda de competitividade em função disso. O projeto da Rota Bioceânica vem para mudar essa história. Com a construção da ponte sobre o Rio Paraguai, no município de Porto Murtinho, e todo um conjunto de obras complementares, o Estado passa a ter um potencial enorme para se consolidar com um entreposto logístico e turístico importante da América do Sul. (MATO GROSSO DO SUL, Plano Plurianual PPA 2020-2023, Campo Grande, 2019, p. 32, grifo nosso)

2.3 A ponte internacional entre Porto Murtinho (BR) e Carmelo Peralta (PY)

A preocupação em relação à ponte antecede a realização da expedição. No dia 06 de agosto de 2016, Brasil e Paraguai entraram em acordo para a construção da mencionada ponte rodoviária sobre o rio Paraguai.⁷⁹ Dois anos depois, o mencionado acordo se transformaria no Decreto N° 9.471, de 14 de agosto de 2018, com os dois países se comprometendo a dar prosseguimento, por intermédio de suas respectivas autoridades competentes, e com a brevidade requerida, às atividades referentes à construção da referida ponte rodoviária internacional sobre o Rio Paraguai, incluída a infraestrutura e a densidade normativa⁸⁰ complementar necessária (melhor: considerada necessária sob o ponto de vista do capital), seus respectivos acessos e postos de fronteira.⁸¹

Foto 10 – Rio Paraguai: local onde será construída a ponte entre P. Murtinho (BR) e C. Peralta (PY).



Fonte: MATTOS, 2021.

Para a elaboração do projeto de construção desta ponte internacional foi usada como referência a ponte que liga Paranaíba (MS) a Carneirinho (MG).

Ademais, em julho de 2020, técnicos da empresa Prointec, encarregada do projeto final de engenharia da futura ponte internacional, e funcionários do Ministério de Obras Públicas e

⁷⁹ BRASIL. Ministério das Relações Exteriores. Acordo entre o Brasil e o Paraguai para a construção de uma ponte rodoviária sobre o rio Paraguai, entre Porto Murtinho e Carmelo Peralta. 2016.

⁸⁰ Além dos incentivos e financiamentos públicos – instrumentos históricos da chamada guerra dos lugares, constatamos que a temática da facilidade alfandegária, é uma pauta constante, nas reuniões governamentais, entre os países envolvidos, na rota. Vejamos o dizer de Jaime Verruck, secretário de governo sul-mato-grossense, durante a VII Reunião do Grupo de Trabalho (2019), em Assunção: “Estamos avançando na questão alfandegária e esse é um ponto fundamental. A implantação da Rota depende da integração das alfândegas para dar competitividade. Sem isso, não há viabilidade. Há um entendimento comum nesse sentido e um esforço concreto dos países envolvidos para a concretização da integração para que tenhamos alfândegas únicas. Ou seja, em um só lado de cada uma das fronteiras”. CORREIO DO ESTADO, 2019. **MS Notícias**.

⁸¹ DECRETO N° 9.471, DE 14 DE AGOSTO DE 2018.

Comunicações do governo paraguaio foram a campo na cidade de Carmelo Peralta (PY) e também percorreram trecho do rio, fazendo uma visita técnica.

Foto 11 - Visita técnico-governamental à Carmelo Peralta (PY).



Fonte: MÁRIO, 2020.

A ponte no estilo estaiada (suspensa por cabos presos em mastros, que são formados pelos pilares) permitirá a navegabilidade a partir da criação de um vão maior entre os suportes – dando segurança para a passagem de barcaças, conforme a imagem a seguir:

Foto 12 - Maquete da ponte.



Fonte: ROCHA, 2020

Foto 13 - Projeção da ponte sobre o rio Paraguai, entre P. Murinho (BR) e C. Peralta (PY).



Fonte: MIDIAMAX, 2020.

A obra contará com 380 metros de luz livre, 22 metros de altura, duas torres com 100 metros de altura, viadutos de 150 metros em ambos os lados e pilares de luz a cada 30 metros. A estrutura terá duas pistas de rolagem de veículos de passeio e caminhões, com 12,5m de largura, além de duas passagens nas laterais, com 2,5m cada uma, para o trânsito de pedestres e ciclistas⁸²

Constatamos que o Consórcio Prointec apresentou, em 01 de dezembro de 2020, maquete desta ponte aos presidentes Jair Bolsonaro (BR) e Mario Abdo Benítez, do Paraguai, durante encontro em Foz do Iguaçu (PR). A empresa é a responsável pelo projeto de engenharia da obra,⁸³ tendo sido contratada em abril de 2020, após aprovação da Comissão Mista Brasil-Paraguai para que a mesma realizasse estudo de viabilidade técnica, econômica e ambiental, projeto final de engenharia, cadastramento e fiscalização no contexto da construção.

No encontro entre os presidentes, um dos propósitos era também conferir o avanço da obra de outra ponte, que será feita entre a cidade Foz do Iguaçu e Presidente Franco (PY)⁸⁴ – cidade vizinha a Ciudad del Este –, a qual é financiada pela margem brasileira de Itaipu. Já a ponte de Porto Murtinho será conduzida pela parte do Paraguai. A expectativa era de que com a aprovação do projeto de engenharia, a licitação da ponte em Porto Murtinho fosse realizada em dezembro, para que as obras comecem no primeiro semestre de 2021.

O processo licitatório passou por adiamentos vindos do lado paraguaio, o que gerou certo atraso nos encaminhamentos em relação à ponte. Em abril de 2021, o presidente do Paraguai, Mario Abdo Benítez, anunciou a suspensão da licitação alegando que o dinheiro seria redirecionado para a compra de remédios e insumos em função da crise de saúde instaurada por conta da Covid-19.⁸⁵ Após esse episódio, houve um segundo adiamento, que teria sido solicitado por algumas empreiteiras que manifestaram o desejo de participar da disputa.⁸⁶

O governo sul-mato-grossense alegou que foi pego de surpresa com o anúncio de suspensão da licitação de construção da ponte. Argumentou que o Estado acionaria o Ministério das Relações Exteriores, já que a decisão foi unilateral. O Secretário Jaime Verruck, da

⁸² FREDERICO, André. Após suspensão de licitação, governo requisita novo cronograma para obra de ponte sobre Rio Paraguai. 2021. **Cidadão MS.**

⁸³ ROCHA, Leonardo. Consórcio vai apresentar maquete da ponte sobre o Rio Paraguai a presidentes. 2020. **Campo Grande News.**

⁸⁴ Com a nova ligação Foz do Iguaçu-Presidente Franco, a Ponte Internacional da Amizade ficará exclusiva para veículos leves e ônibus de turismo. Essa ponte é hoje o principal corredor econômico entre o Brasil e o Paraguai e ajudou a transformar o município paraguaio na terceira maior zona franca do mundo.

⁸⁵ O Presidente Mario Benitez, assim se pronunciou: “Estou levando em conta as possíveis necessidades do nosso sistema de saúde, damos prioridade ao que hoje é mais importante e por isso a instrução de postergar a licitação para a construção da ponte”. Citado por: NERIS, Gabriel. Presidente paraguaio suspende licitação de ponte sobre Rio Paraguai. 2021. **Campo Grande News.**

⁸⁶ PRESTES, João. Dois consórcios disputam licitação para construir ponte da Rota Bioceânica em Murtinho. 2021. **SEMAGRO MS.**

Semagro/MS, explicou à imprensa que Mato Grosso do Sul não foi informado sobre a possível suspensão do processo licitatório para construção da ponte. Em suas palavras:

O que aconteceu ontem foi uma discussão no Congresso Nacional lá no Paraguai, sobre os fundos sociais. Então na verdade o Paraguai está sem recursos suficientes para fazer combate à pandemia. E a situação obviamente é grave em todo lugar, então presidente de lá tomou a decisão de realocar os 30 milhões de dólares que seriam referentes a parte do Paraguai em Itaipu, para o combate à pandemia.⁸⁷

O mencionado secretário de Estado argumentou ainda que não adiantaria ter sido informado primeiro, mas entende que se trata de uma decisão que não poderia ter sido tomada de forma unilateral, já que existe um acordo internacional para construção da ponte.

Assim como o governo brasileiro bancou a ponte Itaipu lá em General Franco. A obra continua em plena atividade com a execução e recursos do Brasil. A ponte aqui é responsabilidade do Paraguai. O recurso de Itaipu foi com destinação específica para isso, né. Então nós entendemos que não poderia ter uma decisão unilateral que implicaria em consequências a outros contratos já existentes.⁸⁸

Alega-se que decisão preocupou o governo de MS porque significa atraso na construção da ponte, que continuará existindo e sendo construída, porque houve apenas a suspensão e não cancelamento do processo licitatório. Em 12 de março de 2021, a Comissão Mista Paraguai Brasil finalmente lançou o edital de licitação pública internacional para construção desta ponte.⁸⁹ O investimento, como já nos referimos, será feito pela Itaipu Binacional paraguaia. No dia 24 de setembro do mesmo ano foi anunciado o consórcio vencedor do processo licitatório. A obra será feita pelo consórcio Paraguai-Brasil, composto pelas empresas Tecnoedill Constructora S.A, Cidade Ltda e Paulitec Construções. O montante financeiro contratado é de 616.386.755,744 guaranis, o que equivale a quase meio bilhão de reais, a serem pagos pela Itaipu Binacional. As empresas vencedoras terão 1.080 dias para concluir o empreendimento⁹⁰.

O processo licitatório envolvendo a construção da mencionada ponte ocorreu em torno de grandes polêmicas, como foi possível averiguar em *sites* de notícias do Paraguai. Duas

⁸⁷ Chuva, Ana Paula; NERIS, Gabriel. Surpreendido com licitação suspensa de ponte, governo vai acionar Ministério. 2021. **Campo Grande News**.

⁸⁸ Idem.

⁸⁹ O edital poderia ser acessado no endereço eletrônico do DNCP (Dirección Nacional de Contrataciones Públicas) por construtoras paraguayas e brasileiras interessadas na execução das obras da ponte.

⁹⁰ G1 MS. Comissão mista homologa consórcio que vai construir a ponte da Rota Bioceânica ligando o Brasil ao Paraguai. 2021. **G1 MS**.

questões foram levantadas: o seu custo total e a empresa vencedora da licitação. Os custos orçados para a sua construção foram comparados a outra ponte que será construída no Paraguai ligando Assunção ao Chaco. A segunda ponte é maior que a primeira, mas os custos orçados foram menores que a ponte da Bioceânica. Como diz o *site* de notícias abc.com.py:

Cada metro cuadrado del puente atirantado propiamente que unirá Asunción com Chaco'i tendrá un precio de US\$ 3.125 por metro cuadrado, pero el outro passo de estructura similar que unirá Carmelo Peralta (Paraguay) com Puerto Murtinho (Brasil), denominado puente "bioceánico", tendrá un precio de US\$ 5.255 por metro cuadrado (68% más), según cálculos de técnicos⁹¹.

O texto segue apontando a discrepância entre os orçamentos das obras. Enquanto a ponte de Assunção-Chaco possui 7,5 quilômetros (incluindo viadutos de acesso) e terminará custando US\$ 125 milhões, já incluído um sobrecusto de 17 milhões autorizados pelo MOPC, a ponte Bioceânica terá 1,3 quilômetros e custará quase 91 milhões.

Vejamos um quadro comparativo dos valores, trazidos pelo periódico paraguaio.

⁹¹ ABC. Puente de lar ruta bioceánica será mucho más caro que el de Chaco'i. 2021. **Abc**.

Tabela 1 - Comparação de preços da ponte do Chaco com a ponte Bioceânica.

Comparación de precios del puente a Chaco'i con el puente bioceánico

Comparativo - Puentes		UNIDA	CONEXIÓN VIAL	VIADUCTO DE ACCESO	PUENTE ATIRANTADO sin Defensas	OBRAS GENERALES	TOTAL
PUENTE HEROES DEL CHACO	LONGITUD	m	5.100	1.789	603		7.492
	ANCHO	m		29	30		
	AREA	m2	158.100	51.881	18.090		
	PRECIO	Gs	151.915.695.952	293.495.289.788	384.484.226.403	24.000.621.840	853.895.833.983
			18%	34%	45%	3%	
		US\$	22.340.544	43.161.072	56.541.798	3.529.503	125.572.917
	US\$/m2	141	831,92	3.125,58			
PUENTE BIOCEANICO (CARMELO PERALTA)	LONGITUD	m	100	662	632		1.394
	ANCHO	m		20	20		
	AREA	m2	2.000	13.240	12.640		
	VOLUMEN (TERRAPLEN)	m3					
	PRECIO PYBR	US\$	2.309.457	17.375.302	66.426.751	4.599.777	90.711.288
			3%	19%	73%	5%	
	US\$/m2	1.155	1.312,33	5.255,28			
DIFERENCIA			717,18%	57,75%	68,14%		
	BASE PRECIO PHDC	US\$	282.613	11.014.680	39.507.370	-	-
				-36,61%	-40,52%		



Fonte: ABC, 2021.

Procurado pelos jornalistas do mencionado periódico, o MOPC – Ministério de Obras Públicas e Comunicações do Paraguai - apresentou a seguinte argumentação:

El MOPC justificó el elevado precio que presupuestaron para las obras del puente bioceánico y señaló: “Un factor a tener en cuenta es la ubicación geográfica del puente de la ruta bioceánica, pues el mismo será construido en un lugar ubicado a más de 700 km de distancia de Asunción, por lo cual se deben considerar lo que implica en materia de traslado, de logística de maquinarias y equipos, materiales, insumos, fletes, etc.

Agregó que también otro factor importante es el costo de la mano de obra, que “es superior debido a la ubicación geográfica, implica el costo de desarraigo de las personas.

Agrega que también otro punto a considerar “es el factor de que las condiciones del suelo en la región de Carmelo Peralta, requieren cimentaciones de mayor longitud que las empleadas en el puente Héros del Chaco, requiriendo maquinarias especiales de perforación y mayor volumen de material.⁹²

Além dos questionamentos em torno do valor da obra, outra questão que surgiu foi em relação ao processo licitatório da ponte bioceânica. Dois consórcios participaram do processo, o Consórcio Binacional PY-BRA, composto pelas empresas Tecnoedil Constructora SA e

⁹² ABC. Puente de la ruta bioceánica será mucho más caro que el de Chaco'i. 2021. **Abc**.

Cidade LTDA e Paulitec Construções, com uma oferta de G. 616.836 milhões, e o Consórcio Ponte Bioceânica, composto pelas empresas Ocho A AS e a construtora Queiroz Galvão SA, com a cotação de G. 637.862 milhões. Os jornalistas apuraram que as empresas Ocho-A e Tecnoedil são sócias da empresa Tape Porã, que possui a concessão de parte da rota PY02.⁹³

Assim, o periódico *ABC Color* argumenta que:

Vale señalar que el artículo 40 de la Ley 2051 de Contrataciones Públicas establece las prohibiciones y limitaciones para presentar las ofertas en una licitación. Una de ellas es el punto g, donde se prohíbe la competencia entre socios y establece: No podrán presentar propuestas en los procedimientos de contratación “los participantes que presenten más de una oferta sobre una misma partida de un bien o servicio en un procedimiento de contratación, presentada a nombre propio o de tercero y que se encuentren vinculados entre sí por algún socio o asociado común.

Ou seja, constatou-se que, dentro do processo licitatório da ponte, empresas sócias estavam competindo entre si. Além das questões acima levantadas, houve ainda uma “manobra” por parte do governo paraguaio para a realização da licitação. A municipalidade de Carmelo Peralta (PY), com cerca de 4.500 habitantes, encarregou-se da licitação das obras da ponte Bioceânica. O Ministério de Obras Públicas e Comunicações (MOPC) do Paraguai deveria ser o responsável pela licitação; no entanto, para fugir da discussão parlamentar no Congresso, utilizaram a municipalidade de Carmelo para fazer a licitação.

Es que el plan es financiado con recursos de Itaipú, los cuales no podían ser transferidos a la cartera de Obras sin una ley aprobada en ambas cámaras del Parlamento, de acuerdo con los datos recogidos en la Dirección Nacional de Contrataciones Públicas (DNCP). La solución que encontraron es que la Municipalidad beneficiada licite la obra, luego de un convenio firmado con el MOPC, pues la misma puede recibir fondos de la binacional sin una ley de por medio.⁹⁴

Apesar de todos os entraves, tensões e atrasos transcorridos, as ações em relação à obra seguem seu curso. A ponte será a terceira ligação física com o Brasil, depois da Ponte da Amizade em Ciudad del Este - Foz do Iguaçu e da Ponte da Integração em Presidente Franco - Foz do Iguaçu.

De acordo com o MOPC (Ministério de Obras Públicas e Comunicações do Paraguai), a obra é considerada o principal elo de todo o Corredor Rodoviário Bioceânico, cujo primeiro

⁹³ ABC. Socios de Tape Porã compiten entre sí em licitación del puente “bioceánico”. 2021. **Abc.**

⁹⁴ ABC. Municipalidad licita el puente de la bioceánica. 2021. **Abc.**

trecho de 275 km já está finalizado e foi inaugurado no dia 25 de fevereiro de 2022, unindo os municípios de Carmelo Peralta (Alto Paraguai) e Loma Plata (Boquerón).

No dia 13 de dezembro de 2021, foi lançada a pedra fundamental da ponte sobre o rio Paraguai na cidade de Carmelo Peralta. Na oportunidade, o secretário Jaime Verruck, da Semagro/MS (Secretaria de Meio Ambiente, Desenvolvimento Econômico, Produção e Agricultura Familiar), que representa o governo sul-mato-grossense na Comissão, afirmou: “Agora, o governo paraguaio deu início ao certame e temos aí, a perspectiva de que, cumpridos todos os prazos legais, a ponte seja concluída em 2024”.

Ao anunciar tal lançamento da mencionada “pedra” o governador sul-mato-grossense, Reinaldo Azambuja, assim se posicionou:

É uma alegria ver esse projeto de integração bioceânica se transformando em realidade. Era um sonho antigo dos brasileiros e também dos paraguaios. Essa ponte vai integrar o Centro Oeste brasileiro e interiorizar o desenvolvimento na região do Chaco paraguaio. Vai diminuir as distâncias dos produtos e aproximar os povos dos quatro países - Brasil, Paraguai, Argentina e Chile - inclusive na área da cultura e do turismo.⁹⁵ (AZAMBUJA, 2021, n.p. apud NEVES, 2021)

E mais, na sua visão:

A ponte tem um simbolismo muito forte ao garantir esse corredor ao Pacífico, que dará maior competitividade a Mato Grosso do Sul e a toda região Centro-Oeste, integrando definitivamente os quatro países (Brasil, Paraguai, Argentina e Chile) não só economicamente, mas também na cultura e no turismo (...). O Centro-Oeste exporta 68% de sua produção aos países asiáticos e a rota vai encurtar distâncias e reduzir o custo do frete em até 35%. (AZAMBUJA, 2021, n.p apud EPE, 2021)

Na mesma oportunidade, o governador sul-mato-grossense mencionou investimentos em segurança pública na região, anunciando que a polícia de Mato Grosso do Sul terá torres interligadas com a PRF (Polícia Rodoviária Federal), com um sistema de alta precisão, e está adquirindo um helicóptero para o DOF (Departamento de Operações de Fronteira), além de ações integradas com o Paraguai já em execução. Portanto, o binômio é desenvolvimento e segurança.

Presente no evento, o Presidente do Paraguai, asseverou:

Este ato está demonstrando como tem que ser a relação de países irmãos e o Paraguai sustenta a sua posição de ser aliado para a competitividade que a

⁹⁵ NEVES, Clayton. Em parceria com o Paraguai, Governo vai lançar principal obra da Rota Bioceânica. 2021. **Campo Grande News**.

Rota Bioceânica proporcionou a todo o eixo que a interliga. Teremos um impacto muito grande na economia e também na cultura.⁹⁶

Foto 14 - Solenidade oficial de lançamento da Pedra oficial da ponte.



Fonte: RIBEIRO; SCHRAMM. 2021

Foto 15 - Carmelo Peralta (PY): Tenda onde aconteceria o Encontro presidencial.



Fonte: SANTOS; ZURUTUZA, 2021.

⁹⁶ ESCRITORIO DE PARCERIAS ESTRATÉGICAS. Governador defende desburocratizar exportações para potencializar a Rota Bioceânica. 2021. **EPE**.

Na verdade, o encontro presidencial não ocorreu, devido às condições meteorológicas, que impediram o pouso do avião presidencial brasileiro. Entretanto, isso não inviabilizou o restante da solenidade.

Foto 16 - A pedra fundamental sendo preparada pelos trabalhadores.



Fonte: GONÇALVES, 2021.

Cabe destacar ainda que, ao longo de todo o trajeto no Paraguai entre Carmelo Peralta e Loma Plata, foram construídas 14 passagens de animais. Tratam-se de estruturas colocadas em diferentes pontos do corredor para que as várias espécies de mamíferos vertebrados de pequeno, médio e grande porte possam passar de um lado a outro da pista com segurança.⁹⁷

Oficial e midiaticamente, o empreendimento da ponte é concebido com otimismo, conforme o trecho a seguir:

A ponte é considerada a principal obra da Rota Bioceânica, levando desenvolvimento para os dois países, promovendo maior integração em diversas áreas e reduzindo as distâncias e o valor do frete das importações e exportações de produtos para o mercado asiático. Além disso, a Rota Bioceânica vai transformar Mato Grosso do Sul em um hub logístico, um centro de distribuição de mercadorias.⁹⁸

⁹⁷ NEVES, Clayton. Em parceria com o Paraguai, Governo vai lançar principal obra da Rota Bioceânica. 2021. **Campo Grande News**.

⁹⁸ DOURADOS NEWS. Ponte Bioceânica vai ganhar nova data de lançamento; Bolsonaro e Marito participam. 2021. **Dourados News**.

Evidenciamos que em 14 de fevereiro de 2022, as obras de medições no local foram iniciadas, conforme foto nº 17.

Foto 17 – O início das medições no local de construção da ponte binacional.



Fonte: MOREL, 2022.

A etapa em medição neste momento é de responsabilidade do governo paraguaio e a parte brasileira do tratado é entregar, através do Ministério dos Transportes, as chamadas obras complementares de acesso à ponte internacional. Essas obras compreendem a ligação de 11 Km entre a BR-267 e a ponte, além de melhoria da malha viária federal integrante ao eixo da Rota Bioceânica.

Constatamos que o licenciamento ambiental para a sua construção foi emitido em 05 de abril de 2022, segundo informe da empresa Prosul, Projetos, Supervisão e Planejamento, responsável pelo estudo. Agora, as obras, que ainda estavam em fase de terraplanagem, poderão avançar. Ademais, o acordo para a construção da ponte é binacional, entre Brasil e Paraguai, e por isso, o licenciamento ambiental ficou encarregado ao governo paraguaio em ambos os países, que contratou a empresa Prosul para elaborar os estudos.⁹⁹

Como já destacamos, a assinatura que autorizou o início das obras aconteceu em dezembro de 2021, em cerimônia do lado paraguaio. A ponte será construída à margem direita da zona urbana de Porto Murtinho, a uma distância de 12 quilômetros da cidade brasileira e a

⁹⁹ TAVARES, Gabrielle. Estudo ambiental é emitido e permite avanço da Ponte Bioceânica. 2022. **Campo Grande News**.

3,5 quilômetros de Carmelo Peralta. O acesso brasileiro demandará a construção de uma alça viária (perimetral) a partir da BR-267, que liga Porto Murtinho ao restante do país¹⁰⁰.

Portanto, essa “perimetral” terá 15 quilômetros vai ligar a BR-267 à aduana da Argentina e à nova ponte. O valor de R\$ 104 milhões contempla os custos do projeto, desapropriações, construção de quatro viadutos e duas aduanas (uma na cabeceira da nova ponte e outra na fronteira com a Argentina). Essa obra já foi licitada pelo DNIT, mas o resultado ainda não foi homologado.

Como já mencionamos a construção desta ponte será financiada com recursos da Itaipu Binacional. O valor contratado é de 616.386.755,744 guaranis, estando orçada em cerca de US\$ 82 milhões de dólares.¹⁰¹ O acordo entre os dois países define que a margem paraguaia de Itaipu vai arcar com os custos de construção da ponte no Mato Grosso do Sul e a margem brasileira entrará com recursos para a ponte em Foz do Iguaçu. Segundo os atos constitutivos da Itaipu Binacional, admite-se a possibilidade de realizar projetos que visam desenvolver infraestruturas não diretamente relacionadas às instalações da organização, mas que estejam vinculadas com melhorias na “comunidade local e do desenvolvimento regional”.¹⁰² Como já mencionamos anteriormente há um conjunto importante de críticas com relação a essa estratégia orçamentária do governo paraguaio.

O ex-presidente Michel Temer (MDB, mandato março de 2016 a dezembro de 2018) foi quem assinou, juntamente com o presidente paraguaio Mario Abdo Benítez (mandato desde agosto de 2018), no dia 21/12/2018, a declaração conjunta autorizando as obras com recursos de Itaipu. De acordo com o ex-presidente Michel Temer, a construção de duas novas pontes ligando o Brasil e o Paraguai vai fortalecer o processo de integração regional, melhorar a infraestrutura para o escoamento da produção agrícola e industrial, intensificar o comércio exterior e contribuir para o combate ao crime organizado¹⁰³. Além disso, o presidente paraguaio Mario Abdo Benítez destacou que, com exceção da fronteira seca, uma única ponte liga os dois países atualmente – a Ponte Internacional da Amizade –, que hoje está com capacidade no limite. “Nosso único caminho é a integração, para podermos desenvolver a nossa produção e conseguirmos sendo competitivos na região e no mundo.”¹⁰⁴

¹⁰⁰ MARQUES, Humberto. Com projeto definido, governo quer ponte sobre Rio Paraguai em 4 anos. 2019. **Campo Grande News**.

¹⁰¹ Informação obtida a partir de dados do *site* ITAIPU BINACIONAL, cujo endereço eletrônico consta na lista de referências bibliográficas.

¹⁰² O PARANÁ. Novas pontes entre Brasil e Paraguai vão fortalecer o processo de integração regional, afirma Temer. 2018. **O Paraná**.

¹⁰³ Idem.

¹⁰⁴ Idem.

No bojo de internalização do processo de “psicosfera do agro” (Faccin, 2017), a Rota Biocênica é tratada como Rota de Integração Latino-Americana (RILA). “É uma integração de fato de Mato Grosso do Sul e do Brasil com o Oceano Pacífico e o mundo”, mencionou o secretário de estado de Infraestrutura de Mato Grosso do Sul.¹⁰⁵ Integração e competitividade. A quem interessa essa narrativa? Ou a consolidação desta “psicosfera do agro” (Faccin, 2017). Quem efetivamente vai “rodar” nesta rodovia?

Faccin (2017, p. 168) analisa proficuamente a temática relativa à expulsão/supressão de qualquer sistema de crenças e culturas que não estejam alinhadas com a lógica e os interesses corporativos e mercadológicos do agronegócio. Nesse contexto, afirma:

A maioria da população sul-mato-grossense não se beneficia das atividades realizadas pelas empresas (que concentram a maior parte das áreas e recursos), mas defendem essa ideologia como sendo a vencedora e promotora de resolução de problemas que atingem a massa de pessoas que vive nessas regiões. A essa situação classificamos, em nossa pesquisa, como sendo uma situação de “psicosfera do agronegócio” (...).

No interior desse processo, persegue-se, constantemente, a tentativa de criação de uma psicosfera positiva (e ideológica, obviamente) para o empreendimento. Todavia, em várias passagens, o pressuposto fundante do projeto fica explicitado. Vejamos:

Os caminhões com soja, milho, celulose, carnes, minério de ferro, fertilizantes, lítio, sal e outros produtos daqui de MS, de São Paulo e outras regiões terão acesso a ponte depois de passar por Campo Grande, Sidrolândia, Nioaque, Guia Lopes da Laguna, Jardim e Porto Murtinho. Dali, seguirão sobre a ponte para o município paraguaio Carmelo Peralta. As próximas paradas são em Mariscal José Félix Estigarribia no mesmo país; Pozo Hondo e San Salvador de Jujuy, na Argentina. No Chile, as rodovias seguem para San Pedro de Atacama e daí surgem duas opções de destino para os portos de Iquique e Antofagasta.¹⁰⁶

Fica demonstrada que são agentes hegemônicos aqueles que usufruíram do “boom de oportunidades” mencionado pela reportagem.

Esse projeto alternativo de integração, de caráter neoliberal-conservador, tem contexto bastante adverso politicamente,

(...) fortemente articulado ao neoliberalismo, trata a integração como fenômeno centralmente comercial, tendo o crescimento econômico como principal objetivo, e a própria cidadania comparada à inserção individual no

¹⁰⁵ MATTOS, Adriel. “Vamos integrar MS com o mundo”, diz Riedel sobre ponte da Rota Biocênica. 2021. **Campo Grande News.**

¹⁰⁶ MALDONADO, Caroline. Após 5 anos, começa obra da ponte que trará "boom" de oportunidades a MS. 2021. **Campo Grande News.**

mercado, pautado na “novidade” de seu momento predominantemente marcado por governos à direita ou ultradireita e seu caráter conservador.¹⁰⁷

Estudando a temática, Xavier (2001) assevera que “O movimento e a velocidade são impostos para a conquista de ganhos de produtividade e competitividade e convertem os sistemas de transportes em vetores logísticos fundamentais para as atividades mais modernas” (XAVIER, 2001, p. 340)

Concordamos com Castillo e Frederico (2010), que argumentam:

(...) a competitividade não é um atributo circunscrito às empresas ou aos produtos no período da globalização, mas designa também uma condição dos lugares e regiões. A distribuição desigual de densidades materiais e normativas no território confere diferentes graus de competitividade às regiões para determinados tipos de produtos e, por conseguinte, a alguns agentes produtivos que nelas atuam e que delas fazem parte. (CASTILLO; FREDERICO, 2010, p. 23)

2.4 Contorno rodoviário de acesso à ponte (a ser construída)

Constatamos que em 20 de junho de 2020, o Ministério da Infraestrutura (MInfra), por meio do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), publicou o edital de licitação para contratação de empresa especializada para a elaboração de estudos e projetos básico e executivo de engenharia do Contorno Rodoviário Norte em Porto Murtinho/MS, com acesso à Ponte Internacional Brasil/Paraguai e respectivas instalações aduaneiras para o Centro Integrado de Controle de Fronteira na rodovia BR-267/MS.

No entender do então ministro dos Transportes do Brasil, Tarcísio Gomes de Freitas - cujo cargo ocupou de janeiro de 2019 a março de 2022:

Hoje demos mais um espaço importante para a concretização da Rota Biocênica. O Brasil ficou responsável por fazer o acesso da BR-267/MS até a ponte internacional, que tem previsão para ser concluída em 2023 com recursos da Itaipu Paraguai, e nosso objetivo é que este acesso comece a ser construído em 2021. A consolidação desse corredor de transporte vai dar mais competitividade ao mercado brasileiro.¹⁰⁸

¹⁰⁷ LAISNER, R.C. e MARIO, C.G. O Mercosul em Disputa: os Propósitos do Tratado de Assunção e a Experiência Neoliberal-Conservadora na Região. 2021. **Fomerc**.

¹⁰⁸ BRASIL. Ministério da Infraestrutura. Governo Federal lança edital de licitação para mais uma etapa da Rota Bioceânica. 2020.

Constatamos que o Governo Federal homologou, por meio do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), em 29 de setembro de 2020, a contratação de empresa para elaboração dos projetos do contorno rodoviário em Porto Murtinho (MS). O contorno dará acesso à futura ponte internacional sobre o rio Paraguai. A homologação representa mais um avanço rumo à implantação do Corredor Bioceânico. A empresa contratada será responsável pela elaboração de estudos e projetos de engenharia do contorno rodoviário norte, em Porto Murtinho (MS), e instalações aduaneiras para o Centro Integrado de Controle de Fronteira, na BR-267/MS. O prazo para a execução do contrato é de 521 dias. O contorno tem início no km 678,1, junto à travessia urbana de Porto Murtinho, e se estende até a margem brasileira do rio Paraguai, totalizando 13,1 quilômetros de extensão. Ele dará acesso à ponte internacional, a ser construída por meio de parceria dos governos do Brasil e do Paraguai, ligando Porto Murtinho a Carmelo Peralta.¹⁰⁹

No tocante a construção da ponte, as últimas informações obtidas – no final de abril de 2022 - junto a Secretaria de Estado de Produção, Meio Ambiente, Desenvolvimento Econômico e Agricultura Familiar, nos alerta que: “O consórcio tem um cronograma muito bem definido. Em outubro [2022] já começam as primeiras concretagens de pilares. O projeto está pronto e a obra se inicia em janeiro de 2023 com a previsão de término em 18 meses”.¹¹⁰

Como já destacado, a ponte de quase R\$ 470 milhões, será custeada pelo governo paraguaio. No lado brasileiro, o acesso tem 13 quilômetros e tem previsão de um viaduto na rodovia BR-267.

É um trajeto mais longo e o que foi confirmado em termos de cronograma é que em agosto [2022] será lançada a licitação do acesso à BR-267-267 até a cabeceira da ponte. A previsão de edição da obra é de aproximadamente dois anos. Portanto, o que nós vislumbramos hoje, é que tanto o governo brasileiro como o governo do Paraguai deverão finalizar os acessos conjuntamente com a ponte. Vale lembrar que os acessos passam fora da cidade de Porto Murtinho e também da cidade de Carmelo Peralta.¹¹¹

Portanto, no momento de fechamento desta dissertação, tanto o acesso a ponte, assim como a aduana – Centro Integrado de Controle de Fronteira – ainda não foram construídos, tampouco a Ponte.

2.5 O contorno rodoviário de acesso aos portos existentes

¹⁰⁹ DNIT. DNIT contrata projetos para contorno rodoviário em Porto Murtinho MS. 2020. **Portal Estrada**.

¹¹⁰ MATTOS, Adriel. Construção de ponte em Porto Murtinho deve começar em 2023. 2022. **Campo Grande News**.

¹¹¹ Idem.

Denotamos que no dia 10 de fevereiro de 2021 foi entregue o contorno rodoviário que dá acesso aos portos da porção noroeste da cidade de Porto Murtinho.¹¹² Trata-se de um contorno privado FV Cereais Terminal Portuário¹¹³ – inaugurado em 17 de março de 2020 - e outro público, APPM (Agência Portuária de Porto Murtinho), bem mais antigo.

Foto 18 - Contorno rodoviário que acessa o terminal portuário da APPM



Fonte: RODRIGUES, 2020.

A obra foi licitada em 5 de fevereiro de 2020 e a empresa vencedora da licitação foi a Engenharia e Comércio Bandeirantes. Construído com recursos do Fundersul (Fundo de Desenvolvimento do Sistema Rodoviário de MS),¹¹⁴ ao custo de R\$ 25,2 milhões, referentes ao

¹¹² RODRIGUES, Edemir. Concluído, contorno rodoviário de Porto Murtinho valoriza a cidade e elimina gargalos da logística. 2020. **AGESUL MS**.

¹¹³ Vejamos o discurso corporativo acerca dessa iniciativa: “Acreditando nesta potencialidade, o Grupo FV Cereais trouxe a Porto Murtinho o “TERMINAL PORTUÁRIO FV CEREAIS”, um projeto audacioso e gerador de grandes negócios e oportunidades. A concretização do Terminal Portuário vem de encontro com a necessidade de escoamento de grãos que segue por uma crescente de 5% a 6% ao ano. O Grupo FV Cereais viu a oportunidade de um novo corredor logístico para sanar parte da falta de estrutura no escoamento das Safras de grãos. Trata-se de um investimento total estimado em R\$110.000.000,00. Nesta primeira fase serão realizados o transbordo de soja, milho e açúcar. Num terreno que abrange 50 ha, o Terminal Portuário possui o total de 26 ha de área útil, sendo 500m de frente para o Rio Paraguai. A estrutura construída trabalha com uma capacidade estática de 30.000 toneladas e a capacidade de fluxo de embarque de 1.000 toneladas por hora para o transbordo de soja, milho e açúcar. A segunda fase do projeto será a importação de fertilizantes, aumento da capacidade para soja e milho, além da ampliação de possibilidades em diversos outros segmentos de produtos. Nesta etapa, a expectativa de Capacidade Operacional é movimentar dois milhões de toneladas de grãos anualmente”. Informação obtida a partir do site **Grupo FV Cereais**, cujo endereço eletrônico se encontra nas referências bibliográficas.

¹¹⁴ Sobre o Fundersul, consultar: SILVA, E. A. Dissertação de Mestrado, 2004.

trajeto da BR 267 até a área dos portos, que já conta com a empresa FV Cereais e com previsão de construção de dois novos portos.¹¹⁵

Segundo o secretário de Meio Ambiente, Desenvolvimento Econômico, Produção e Agricultura Familiar (SEMAGRO), Jaime Verruck, a obra oportuniza a implantação de projetos privados que completam uma estrutura estratégica de negócios e oportunidades capazes de transformar completamente o perfil econômico da região nos próximos anos.¹¹⁶ A expectativa é de que até o ano de 2023, Porto Murtinho possa oferecer uma estrutura portuária completa, capaz de atrair novos investimentos.

Importante mencionar que mais uma vez, o Estado se fez presente, desapropriando áreas – (re)produzindo espaços -. Evidenciamos que sete áreas que somam 27.045,931 m² foram desapropriadas pelo Governo do Estado para a realização de obras de acesso ao distrito portuário de Porto Murtinho. Ademais, o favorecido é a APPM (Agência Portuária de Porto Murtinho) e os recursos para pagar a aquisição dos terrenos são do próprio tesouro sul-mato-grossense: “Os 27 mil m² desapropriados devem render indenização na soma de R\$ 1,13 milhão.”¹¹⁷

Midiaticamente se diz que:

Mato Grosso do Sul dobrará as exportações de grãos este ano pelo distrito portuário de Porto Murtinho com destino a Argentina, com projeção de chegar a dois milhões de toneladas (20% da atual safra de soja) em 2021.¹¹⁸

Na mesma direção, ainda se diz, oficialmente, via Agência Estadual de Gestão de Empreendimentos (AGESUL/MS) que:

A implantação do contorno rodoviário de Porto Murtinho, construído pelo Governo do Estado, mudou completamente o perfil urbano da cidade fronteiriça, além de ser uma obra vital para dar suporte aos empreendimentos de transporte rodoviário e hidroviário que estão se instalando na região. A

¹¹⁵ Constatamos que em 2022, o Fundersul terá R\$ 1,2 bilhão para aplicação em infraestrutura. A previsão está no plano de aplicação apresentado na prestação de contas à Assembleia Legislativa. Desse montante, R\$ 400 milhões devem estar em caixa em 31 de dezembro de 2021. O restante será arrecadado ao longo do próximo. Os 79 municípios terão direito a R\$ 280 milhões. Em relação a obras e serviços, devem ser investidos R\$ 607,8 milhões em pavimentação asfáltica e implantação de rodovias; R\$ 30 milhões em asfalto, recapeamento e drenagem urbana; R\$ 353,2 milhões para restauração, conservação e manutenção de rodovias e R\$ 111,4 milhões para construção, reforma e manutenção de pontes e galerias pluviais. “Fundersul terá R\$ 1,2 bilhão para investir em infraestrutura em 2022”. MATTOS, Adriel. Fundersul terá R\$ 1,2 bilhão para investir em infraestrutura em 2022. 2021. **Campo Grande News**.

¹¹⁶ G1 MS. Contorno rodoviário é entregue em Porto Murtinho para facilitar exportação pela hidrovia. 2021. **G1 MS**.

¹¹⁷ MATO GROSSO DO SUL. **DIÁRIO OFICIAL DO ESTADO DE**. ANO XLIII n. 10.639 Campo Grande, quarta-feira, 22 de setembro de 2021, p. 101-103.

¹¹⁸ ARMÔA, Marcelo. Com dois portos operando, Murtinho deve exportar 20% da safra de soja de MS em 2021. 2020. **SEMAGRO MS**.

pavimentação de 7,19 km paralelamente ao dique de prevenção às cheias interliga a BR-267 aos portos, tirando o tráfego pesado da área central.¹¹⁹

Existe ainda outro trecho do contorno na BR – 267, relativo aos km 678,10 ao km 691,20 por parte do governo federal ao custo de 1,5 milhões.¹²⁰

Foto 19 – Contorno Rodoviário de Porto Murtinho

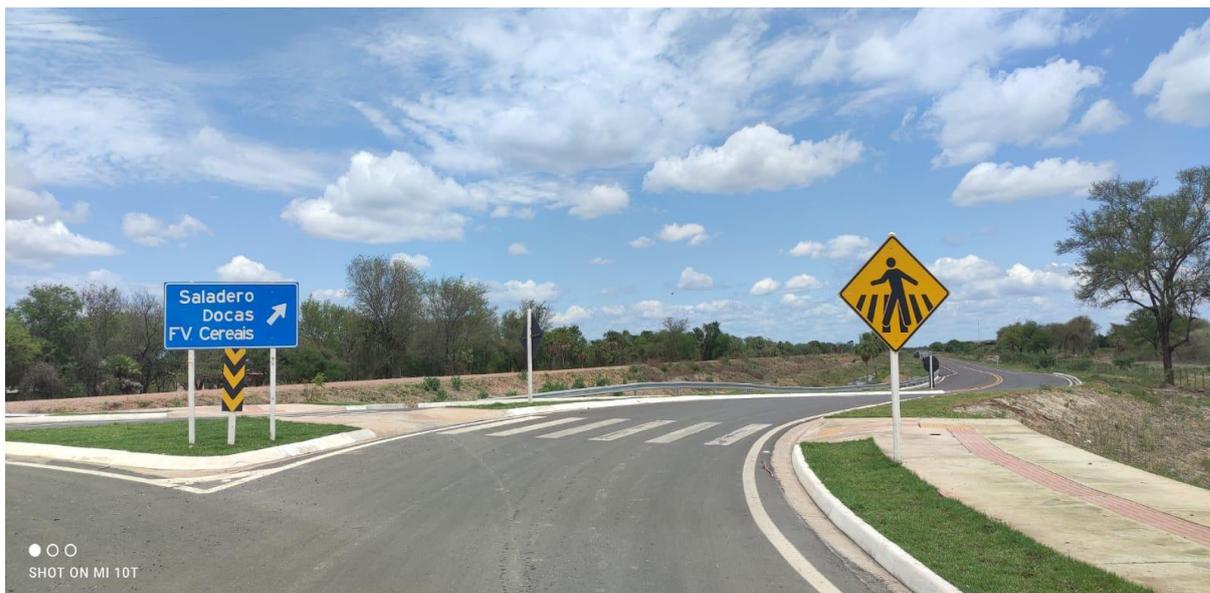


Fonte: RUIZ, 2020.

¹¹⁹ RODRIGUES, Edemir. Concluído, contorno rodoviário de Porto Murtinho valoriza a cidade e elimina gargalos da logística. 2020. **AGESUL MS.**

¹²⁰ ANDRADE, Sílvio de. Agesul contrata obra do contorno rodoviário de Porto Murtinho que custará R\$ 25 milhões. 2020. **AGESUL MS.**

Foto 20 – Vista parcial do dique de contenção de enchente onde passará o anel viário.



Fonte: Pesquisa de campo da autora. Outubro de 2021.

A intenção propalada é diminuir o fluxo pesado de caminhões da área urbana, reduzindo riscos de acidentes, maiores impactos à infraestrutura da cidade, dar suporte aos empreendimentos de transporte rodoviário e hidroviário que estão se instalando na “região”.

Presente no ato, o prefeito de Porto Murtinho, Nelson Cintra, elogiou os investimentos do Estado e as obras que vão melhorar a infraestrutura no município. Em suas palavras:

Nossa cidade tem dois eixos de desenvolvimento que são os portos de importação e exportação, além do acesso a rota bioceânica e precisamos de mais apoio para receber as empresas que estão chegando. Somos agora uma cidade de importância nacional.¹²¹

Por sua vez, o secretário de Governo e Gestão Estratégica, Eduardo Riedel, lembrou que desde o primeiro ano de mandato, o governador mantém parceria com os municípios.

Soubemos enfrentar as crises, empreender reformas e agora ter condições de investir nas cidades. Estamos inaugurando uma janela, uma porta para exportações, para uma nova rota de produção do Estado e parte do Brasil, que vai transformar a cidade por meio da rota bioceânica.¹²²

¹²¹ ROCHA, Leonardo; ANDRADE, Sílvia de. Contorno viário de Porto Murtinho vai melhorar o escoamento da produção e o acesso aos portos. 2021. **AGESUL MS.**

¹²² ROCHA, Leonardo; ANDRADE, Sílvia de. Contorno viário de Porto Murtinho vai melhorar o escoamento da produção e o acesso aos portos. 2021. **AGESUL MS.**

Além da entrega do contorno viário, o governador de Mato Grosso do Sul fez o descerramento da placa da implantação de uma rotatória, a partir da BR-267, que vai disciplinar o acesso de caminhões ao posto de triagem. O investimento será de R\$ 2,5 milhões. Construído pela iniciativa privada, este estacionamento possui capacidade para 400 caminhões e faz o controle do fluxo veículos aos portos. Trata-se de um contexto histórico de narrativas no sentido de:

Diversificar a nossa economia e tornar o Estado mais competitivo têm sido metas do nosso governo [Reinaldo Azambuja, governador de MS], e hoje Porto Murtinho, pela sua posição estratégica, se torna o centro do Corredor Bioceânico que levará nossa produção ao mercado asiático. Temos realizado investimentos importantes na região e estimulado as exportações pelo Rio Paraguai, cuja hidrovia garante um ganho adicional ao produtor.¹²³

Com esse pressuposto, o investimento do Estado consolida o projeto de expansão da capacidade portuária e de incremento da hidrovia, que se transforma em importante rota para escoamento da produção, principalmente de grãos, via portos da Argentina e do Uruguai, ao resto do mundo. Em outros, termos atende os interesses hegemônicos do agronegócio.

Importante salientar o fato de que o atual prefeito de Porto Murtinho, Nelson Cintra (mandato 2020-2024), solicitou mudanças no projeto do contorno, pedido que foi negado pelo Ministério da Infraestrutura (BR).

Na ocasião, o prefeito defendeu o desejo da alça de acesso se aproximar mais da cidade, alegando que dessa forma os viajantes poderiam prestigiar alguns pontos da cidade, como o frigorífico e a escola agrícola¹²⁴. É nítida a perspectiva de que a cidade de Porto Murtinho seja apenas uma “passagem” ou “porta de entrada” para o corredor, não despertando outros interesses.

¹²³ ANDRADE, Sílvia de. Concluído, contorno rodoviário de Porto Murtinho valoriza a cidade e elimina gargalos da logística. 2020. **AGESUL MS**.

¹²⁴ MATTOS, Adriel. Prefeito pede, mas ministro nega mudar projeto de acesso a ponte na fronteira. 2021. **Campo Grande News**.

Foto 21 - Vista parcial aérea do Rio Paraguai, em segundo plano o terminal portuário privado e o contorno rodoviário de acesso. Ao fundo, a cidade de Murtinho.



Fonte: RIBEIRO, 2021.

Merece destaque também o terminal logístico instalado na entrada da cidade de Porto Murtinho. Trata-se de um estacionamento com capacidade para até 400 caminhões, numa área de 35 hectares com o intuito de controlar o fluxo de veículos aos portos. Viabilizado pela iniciativa privada, a Mécari Distribuidora. Segundo o empresário Neodi Vicari, o grupo almeja ainda a construção de um hotel com 120 leitos, minishoping e posto de combustível¹²⁵.

¹²⁵ VENTORIM, Kelly. Governo entrega acesso ao Terminal logístico de Porto Murtinho que vai controlar fluxo de veículos aos portos. 2021. **SEMAGRO MS**.

Foto 22 - Terminal Logístico em Porto Murinho



Fonte: Pesquisa de campo da autora. Outubro de 2021.

Foto 23 - Pátio do Terminal Logístico. A obra visa controlar o acesso dos caminhões aos portos.



Fonte: Pesquisa de campo da autora. Outubro de 2021.

Foi construído anexo ao pátio de caminhões um restaurante, também do grupo Mécari. Com um nome bastante sugestivo “Vicari: Caminho dos Andes”, a obra reflete a empolgação em relação a Rota Bioceânica. Logo na entrada do restaurante, é possível encontrar um mapa do traçado da Rota e perceber a empolgação dos funcionários do estabelecimento, que geralmente fazem questão de explicar as benesses e avanços que a Bioceânica vai trazer para o estado de Mato Grosso do Sul, com destaque para o município de Porto Murinho.

Esse terminal privado, impôs ao Estado, a necessidade de implantação de uma rotatória – ao custo de 2,5 milhões - a partir da BR-267, a fim de disciplinar o acesso de caminhões ao posto de triagem.

Neste trabalho de campo constatamos, na conversa informal com diversas pessoas, mas também nos símbolos e “paisagens” que o “clima” é de muita euforia. Certamente, um processo vinculado a psicofera do agro. Percebe-se a criação de um universal abstrato, no dizer de Chauí (1984). Ademais, essa mesma autora argumenta que a universalidade dessas ideias é abstrata, pois na realidade existem ideias particulares de cada classe social.

O momento essencial da consolidação social da ideologia ocorre quando as ideias e valores da classe emergente são interiorizados pela consciência de todos os membros não dominantes da sociedade. (CHAUÍ, 1984, p. 108)

Uma classe é hegemônica não só porque detém a propriedade dos meios de produção e do poder do Estado (isto é, o controle jurídico, político e policial da sociedade) mas ela é hegemônica sobretudo porque suas ideias e valores são dominantes, e mantidos pelos dominados até mesmo quando lutam contra essa dominação. (CHAUÍ, 1984, p. 110)

(...) os homens, aos desenvolverem sua produção material e seu intercâmbio material, transformam também, com esta sua realidade, seu pensar e os produtos de seu pensar. Não é a consciência que determina a vida, mas a vida que determina a consciência. Marx e Engels (1987, p. 37)

No dizer do secretário titular da SEMAGRO/MS:

No que diz respeito ao Governo do Estado, as obras necessárias em Porto Murtinho já foram concluídas. Estamos evoluindo de forma significativa no âmbito do governo federal no acesso da BR-267. Agora, o próximo passo é a definição do modelo aduaneiro mais apropriado e competitivo para viabilizar as exportações e importações brasileiras e paraguaias por meio dessa rota. Toda essa região de Mato Grosso do Sul deverá ter um salto de desenvolvimento nos próximos anos.¹²⁶

Fica, mais uma vez, explicitado discurso ideológico de desenvolvimento buscando legitimar os investimentos públicos realizados.

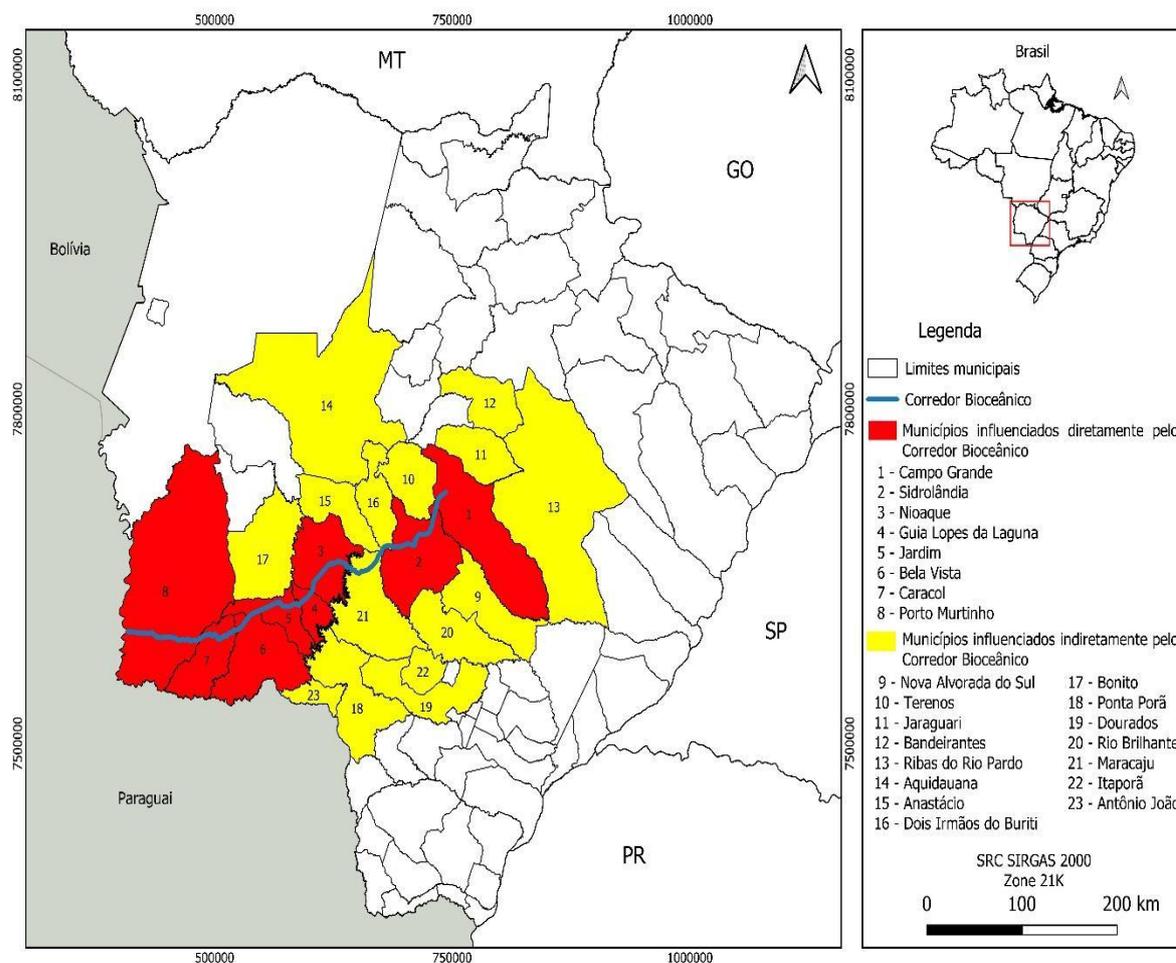
2.6 Outros investimentos rodoviários “no entorno” estadual

Constatamos que além dos investimentos públicos e privados já citados, também estão sendo realizadas melhorias da malha rodoviária de Mato Grosso do Sul, principalmente na

¹²⁶ JARA, Tainá. Publicado edital para ponte de US\$ 82 milhões sobre o Rio Paraguai. 2021. **Campo Grande News**.

região sudoeste do estado, já que se acredita que além dos municípios estabelecidos no traçado do corredor, outras cidades do estado serão influenciadas, ainda que de forma indireta. No mapa nº 03, podemos observar as cidades que de acordo com os discursos de representantes do Estado, como o governador Reinaldo Azambuja e o ministro das Relações Exteriores, Carlos França, estarão direta e indiretamente envolvidos no Corredor Bioceânico¹²⁷.

Mapa 3 – Cidades que serão direta e indiretamente afetadas pelo Corredor.



Fonte: Organizado por Fabiane de Oliveira Moreti Cabrera e elaborado por Fernanda Cano de Andrade, 2021.

A rodovia MS- 382 receberá melhorias na ordem de R\$ 226 milhões de reais, na pavimentação de 87,58 km (o trecho compreende Guia Lopes da Laguna aos entroncamentos com as MS-270 e MS-166, em direção a Antônio João e Ponta Porã). A rodovia dá acesso ao Pantanal do Nabileque, em Porto Murtinho, a Oeste, passando pelo centro urbano de Bonito –

¹²⁷ KINTSCHNER, Fernanda. Rota Bioceânica: Mato Grosso do Sul é ponto estratégico para quatro países. 2022. AI. MS.

foi autorizada em fevereiro (2021) pelo governador sul-mato-grossense. O pacote inclui o recapeamento de 53 km entre Guia Lopes e Bonito, único acesso hoje pavimentado em direção à cidade de Bonito (MS) – considerada a capital do Ecoturismo - partindo de Campo Grande¹²⁸.

Ademais, outros 91,4 km da MS-382 devem ser restaurados, conforme a ordem de serviço¹²⁹. O primeiro trecho da MS-382, de 37,72 km, está sendo executado ao custo de R\$ 70,9 milhões, compreendendo o trevo da BR-060 ao entroncamento com a MS-270. Mais de 160 km das MS-382, MS-166, MS-164, MS-270 e MS-472 estão recebendo pavimentação asfáltica, beneficiando os municípios de Guia Lopes da Laguna, Antônio João, Ponta Porã, Bela Vista e Caracol, com recursos do Fundersul (Fundo de Desenvolvimento Rodoviário de MS).¹³⁰

Em execução desde agosto de 2021, as obras de pavimentação e revitalização ao longo da rodovia MS-382, entre as cidades de Guia Lopes da Laguna e Bonito, principal acesso a Capital do Ecoturismo, seguem avançando. A recuperação da estrada atende ao intenso fluxo turístico à região e também ao escoamento da produção agrícola, que se expande com a soja.

Os contratos assinados pela Agesul (Agência Estadual de Gestão de Empreendimentos) com a empreiteira LCM Construção e Comércio compreendem dois lotes, com prioridade para o primeiro, de 25 km, a partir do trevo da MS-382 com a BR-060, onde foi instalado um dos canteiros da obra. Serão investidos R\$ 50,2 milhões, com prazo de entrega de 450 dias (dezembro de 2022).

¹²⁸ MACHADO, Jessika. Governo leva desenvolvimento à região Sudoeste ao pavimentar 87 km da Rota Apaporé. 2021. **AGESUL MS**.

¹²⁹ RODRIGUES, Nyelder. Reinaldo autoriza obra de R\$ 226 milhões para integrar toda a região sudoeste. 2021. **Campo Grande News**.

¹³⁰ REDAÇÃO ENFOQUE MS. Com pontes, asfalto e manutenção Governo Presente investe na malha viária do Sudoeste. 2021. **Enfoque MS**.

Foto 24 - Trecho da rodovia estadual MS – 382, em obra.



Fonte: MATTOS, 2021.

A melhoria do tráfego no trecho de 52 km da MS-382 era uma antiga reivindicação das lideranças políticas e do trade turístico da região da Serra da Bodoquena. Há dois anos o Governo do Estado finalizou a pavimentação da MS-178 (Estrada do Curê), entre a MS-382 e a BR-060 e, em 2020, entregou 7 km da MS-382, entre Bonito e a entrada para a Gruta do Lago Azul.¹³¹

Constatamos também que o governo sul-mato-grossense publicou no Diário Oficial de 01 de fevereiro de 2022, o contrato para a restauração, adequação do tráfego e drenagem da MS-384, que passa pelas cidades de Antônio João e Bela Vista. O discurso mais uma vez, é de que as obras irão alavancar a região de fronteira, além de contribuir com a Rota Bioceânica. Vejamos o que mencionou o Secretário Estadual de Infraestrutura (Eduardo Riedel): “Vai favorecer em todos os setores, do nosso lado estamos fazendo nossa parte, que é ligar as nossas rodovias com a Rota Bioceânica. Agora é acompanhar de perto a execução destas obras, pois são novas oportunidades e temos que aproveitar”.¹³²

A empresa escolhida foi a Engenharia e Comércio Bandeirantes LTDA. Nas obras o Governo vai investir R\$ 92 milhões. O prazo para execução é de 660 dias – 22 meses – assim

¹³¹ MATTOS, Adriel. Obras avançam na MS-382, a Rodovia do Ecoturismo. 2021. **Campo Grande News.**

¹³² CHUVA, Ana Paula. Governo vai investir R\$ 92 milhões em restauração e drenagem da MS-384. 2022. **Campo Grande News.**

que for dada a ordem de serviço pela Agesul (Agência Estadual de Gestão de Empreendimentos).

Os serviços de restauração serão feitos no trecho de entroncamento com a MS-164, em Antônio João, e que passa pela BR-060, totalizando 67,20 km de rodovia. Os recursos são do Fundersul. As obras integram o tronco rodoviário na fronteira com o Paraguai e trarão melhorias na capacidade de tráfego na rodovia que tem intenso fluxo de veículos.

A ideia – propalada ideologicamente - é integrar toda a porção do território sudoeste estadual, que vem crescendo de forma significativa na produção de grãos. É destacado também o potencial turístico das cidades de Bonito e Bodoquena.

Há uma dissertação de Luz (2021) que analisa o impacto causado por essa expansão e a atividade turística praticada nos rios de águas límpidas em Bonito. Trata-se de área de relevo cárstico que no período chuvoso carrega toda a água pluvial – inclusive das estradas – para os rios, poluindo-os e acabando com sua beleza cênica. Essa autora analisa esse processo apontando os conflitos de interesses entre as atividades turísticas e o agronegócio da lavoura de soja.

No bojo desse processo, o governador de Mato Grosso do Sul:

São importantes investimentos em logística e infraestrutura que dão competitividade aos produtores sul-mato-grossenses e encurta distâncias. A ampliação da malha pavimentada melhora as condições de produção de todos, do pequeno, médio e grande produtor, assim como dos assentados.¹³³

Busca-se, através de investimentos em logística – com uma política territorial do Estado – referenciada na implementação do Corredor Bioceânico, realizar mudanças com a abertura de um novo eixo logístico no setor de transportes. Certamente, trata-se de uma fluidez potencial, que efetivamente se transformará em fluidez efetiva para os setores hegemônicos da economia.

Por mais, que algumas falas oficiais contemplem a preocupação com “os médios e pequenos”, outras, mais entusiasmadas, a depender de “onde” e “para quem” se fala, os propósitos do projeto da política de transportes, fica evidente.

Vejamos a fala do Secretário estadual, titular da SEMAGRO/MS:

Esse foi o posicionamento que tomamos desde o início do governo Reinaldo (Azambuja). Em função de nossa ação e do PROEXP (Programa de Estímulo à Exportação ou à Importação pelos Portos do Rio Paraguai), os resultados vêm sendo colhidos ao longo desses anos. Murtinho, pela sua posição

¹³³ **REDAÇÃO ENFOQUE MS.** Com pontes, asfalto e manutenção Governo Presente investe na malha viária do Sudoeste. 2021.

estratégica, se tornou a melhor opção de exportação de commodities, onde o produtor terá um ganho adicional de dez dólares por tonelada.¹³⁴

Acerca do PROEXP, o secretário da SEMAGRO/MS, argumentou que:

Em 2015, o Governo do Estado lançou o PROEXP (Programa de Estímulo à Exportação ou à Importação pelos Portos do Rio Paraguai) e os resultados vêm sendo colhidos ao longo desses anos, com a intensificação dos embarques e a entrada em funcionamento do Terminal da FV em março do ano passado [2020].¹³⁵

Na verdade, o decreto governamental que confere materialidade institucional à essa densidade normativa é de 16 de março de 2016. Ademais, constatamos que o volume das exportações sul-mato-grossenses pela zona portuária de Porto Murtinho cresceu 57,83% no acumulado de janeiro a dezembro de 2020 em relação ao mesmo período de 2019, em função da entrada em atividade do Terminal Portuário FV Cereais e do incremento nas estruturas da APPM (Agência Portuária de Porto Murtinho).

No dia 16 de dezembro de 2021, com início às 19:00 horas (horário do MS) participamos virtualmente (via plataforma *YouTube*), da audiência pública do Relatório de Impacto Ambiental do Terminal Portuário FV Cereais. Num primeiro momento, na abertura do evento, um dos diretores do grupo FV (Peter Freter) explica que o porto da empresa na cidade de Porto Murtinho surgiu de uma necessidade logística, visto que a produção de grãos cresceu de forma significativa no Mato Grosso do Sul, no entanto, a capacidade de escoar tal produção se encontrava criticamente limitada.

O diretor segue dizendo que o novo porto vai trazer novas oportunidades para a cidade de Porto Murtinho, representando “o agro em desenvolvimento” (especificadamente o agro, ao mesmo tempo que alega trazer desenvolvimento para a sociedade e a cidade).

O EIA/Rima apresentado então pelo gestor ambiental Francisco Battilani mostrou de uma forma geral que os impactos ambientais negativos do novo porto serão limitados ao seu ambiente de instalação, não desencadeando processos de grande magnitude, sendo que a maioria é de caráter reversível. Alguns pontos foram intensamente apresentados como aspectos positivos, como a geração de emprego e renda, incrementação da arrecadação de impostos municipais e aumento da competitividade dos produtos de MS.

¹³⁴ ARMÔA, Marcelo. Com dois portos operando, Murtinho deve exportar 20% da safra de soja de MS em 2021. 2020. **SEMAGRO MS**.

¹³⁵ ARMÔA, Marcelo. Com dois portos ativos, volume das exportações de MS via Porto Murtinho cresce 57,83% em 2020. 2021. **SEMAGRO MS**.

Um ponto que causou polêmica no *chat* de perguntas foi quando se afirmou que o porto não irá afetar as populações locais, seja do lado paraguaio ou brasileiro. Uma participante questionou tal fato no *chat*, alegando que na região vivem muitos povos nativos, que vivem do rio e da pesca e que muito provavelmente serão afetados com a nova dinâmica decorrente da instalação do porto.

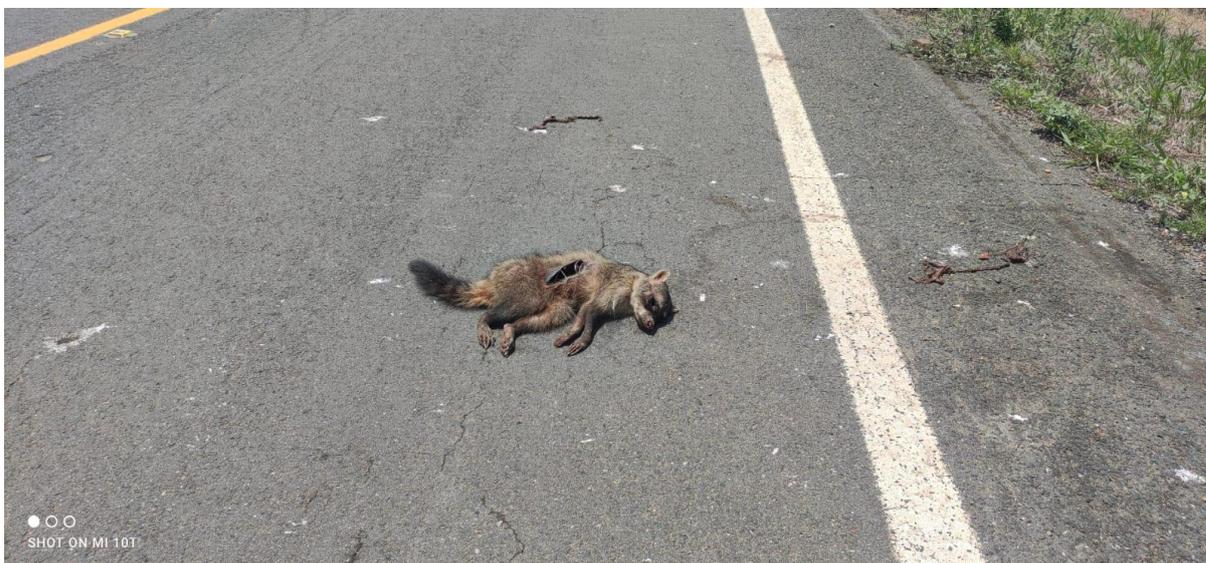
Outro questionamento que surgiu no *chat* foi relacionado ao impacto do fluxo de veículos e caminhões pesados na rodovia BR-267 em direção ao porto, já que o próprio diagnóstico apresentado trouxe a problemática da piora das condições de trafegabilidade e deterioração desta rodovia federal, sendo de periodicidade permanente, magnitude alta e reversível.

Os participantes evidenciaram preocupação com esse ponto, pois caminhões são “perigosos”, danificam estradas, produzem ruídos, afetam o bem-estar social e assim por diante.

Também houve denúncias no *chat*, de que o evento havia sido pouco divulgado para a população de Porto Murtinho.

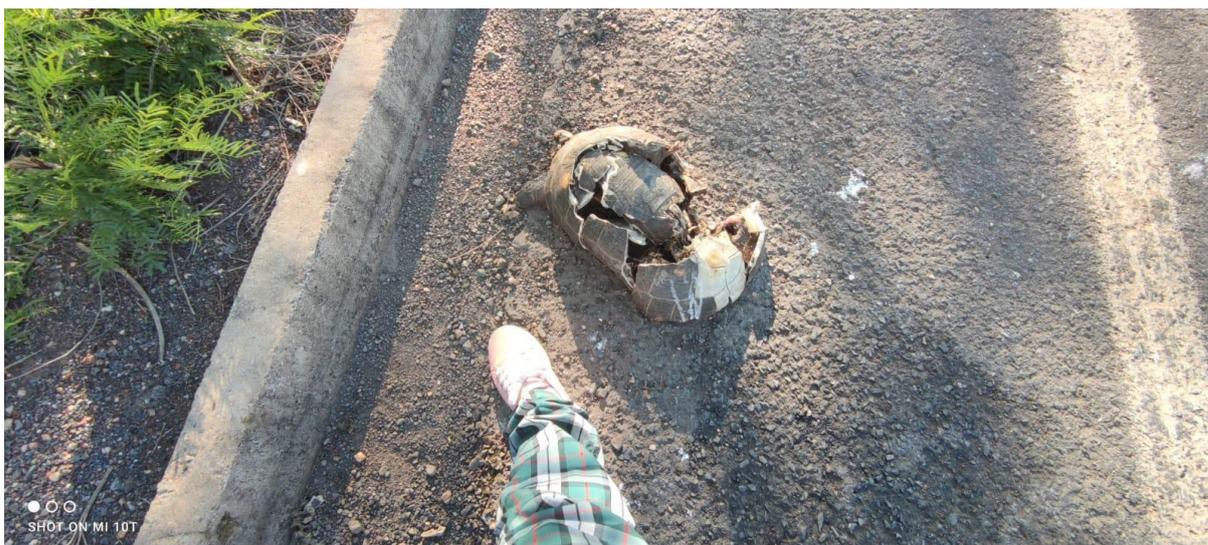
Ao final da Audiência, o porto foi considerado “seguro” ambientalmente, trazendo impactos apenas locais, sendo a maioria de caráter reversível.

Foto 25 - Guaxinim atropelado. Trecho rodoviário entre Jardim e Porto Murtinho



Fonte: Pesquisa de campo da autora. Outubro de 2021.

Foto 26 - Jabuti atropelado. Trecho entre Jardim e Porto Murtinho.



Fonte: Pesquisa de campo da autora. Outubro de 2021

Foto 27 - Cabras atravessando a estrada próximo à entrada de Porto Murtinho



Fonte: Pesquisa de campo da autora. Outubro de 2021.

As fotos acima foram realizadas na BR-267 sentido Jardim-Porto Murtinho durante minha pesquisa de campo em outubro de 2021. Pude constatar que há um tráfego significativo de animais na estrada, sendo que encontrei vários atropelados e mortos. Se pensarmos que o Corredor ainda está em processo de implementação, de forma que o fluxo ainda não alcançou todo seu potencial, é de questionarmos sobre a mortandade e dos perigos advindos da intensa

movimentação de veículos pesados. No mesmo trecho pude averiguar as condições físicas da BR-267, apresentando vários trechos irregulares repletos de “remendos” e buracos. Como ficará a rodovia com o aumento do fluxo, sendo que na situação atual já não apresenta as condições ideais? A estrada também é de via única, tendo trechos duplicados apenas em pequenas extensões. Conforme assevera Pereira:

Atualmente, as rodovias não estão sendo projetadas e construídas para suportar os níveis de tráfego existentes, sua estrutura com viés em relação aos veículos pesados, bitrem, tritrem, nas quais os caminhões trafegam normalmente com excesso de carga por eixos, realizando percursos médios acima de mil quilômetros, concentrados em alguns segmentos troncais. Essa realidade não pode seguir ignorada pelos projetistas, pelas construtoras e pelas autoridades responsáveis pelo setor, com evidentes impactos nos custos de implantação e pavimentação das rodovias (PEREIRA, 2014, p. 156)

Foto 28 - Irregularidades na pista. Trecho entre Jardim e Porto Murtinho.



Fonte: Pesquisa de campo da autora. Outubro de 2021.

Foto 29 - Buracos na estrada. Trecho entre Jardim e Porto Murtinho.



Fonte: Pesquisa de campo da autora. Outubro de 2021.

Seguindo com a questão do porto, constatamos que a partir de 2013, com a nova Lei dos Portos (12.815), caiu a exigência de que novos terminais privados movimentassem predominantemente cargas próprias. Ficou liberada, assim, a movimentação de cargas de terceiros.

Nos cálculos do Ministério da Infraestrutura, a “prateleira” de terminais privados atualmente à espera de autorização chega a 53 projetos e prevê aportes de R\$ 38,8 bilhões.

Segundo argumenta o Secretário Nacional de Portos – Sr. Diogo Piloni -: “O Estado deixa de ser a amarra para o investimento. O desafio do investidor passa a ser o licenciamento ambiental e a viabilidade econômica do projeto. Está nas mãos dele resolver.”¹³⁶

No contexto neoliberalizante em que vivemos, o Estado é visto como uma amarra para os investimentos. Isso ocorre apenas ideologicamente, porque na prática é ele que sustenta os investimentos vultosos e com retorno de longo prazo.

Em 2021, A FV Cereais movimentou 218,1 mil toneladas principalmente de soja e milho. Mesmo assim, o grupo aposta na concretização do Terminal Portuário diante da necessidade de escoamento de grãos que segue por uma crescente de 5% a 6% ao ano. Segundo

¹³⁶ ARMÔA, Marcelo. Portal da Rota Bioceânica, Porto Murtinho terá R\$ 400 milhões de investimento em novos terminais portuários. 2022. **SEMAGRO MS**.

se informa, midiaticamente, o Grupo FV Cereais viu a oportunidade de um novo corredor logístico para sanar parte da falta de estrutura no escoamento das safras de grãos.¹³⁷

O terminal ocupa 26 hectares de área útil, sendo 500m de frente para o Rio Paraguai. A estrutura construída trabalha com uma capacidade estática de 30.000 toneladas e a capacidade de fluxo de embarque de 1.000 toneladas por hora para o transbordo de soja, milho e açúcar.

A segunda fase do projeto da FV será a importação de fertilizantes, aumento da capacidade para soja e milho, além da ampliação de possibilidades em diversos outros segmentos de produtos. Nesta etapa, a expectativa de Capacidade Operacional é movimentar dois milhões de toneladas de grãos anualmente.¹³⁸

Como já mencionamos, o processo de produção social de determinado espaço se relaciona as hierarquias (divisão social do trabalho) e hegemonias de poder de comando, assim as ações e as cadeias de reação das decisões tomadas (por agentes sociais que operam em variadas escalas espaciais) “precisam” ser justificadas à sociedade como um todo.

Pelos portos – terminais hidroviários interiores - do município, foram escoadas 384 mil toneladas ao longo de 2020, basicamente da safra de grãos. Em 2019, foram 233 mil toneladas. A participação dos terminais portuários da cidade no escoamento das exportações de Mato Grosso do Sul passou de 1,49% no ano passado para 2,12% em 2020. A movimentação total de exportações na zona portuária também aumentou: de 268 mil toneladas em 2019 para 396 mil toneladas em 2020.¹³⁹

Além dos embarques de soja, também foram escoados pelos terminais portuários de Porto Murtinho produtos como sementes e frutos oleaginosos; grãos, sementes e frutos diversos; plantas industriais ou medicinais; palhas e forragens; ferro fundido, ferro e aço; sal; enxofre; terras e pedras; gesso, cal e cimento. O destino principal dessas mercadorias foi a Argentina, em seguida a Bolívia e, por fim, o Paraguai. Além de produtos sul-mato-grossenses, também foram escoadas mercadorias de Minas Gerais, Distrito Federal e São Paulo.

Constatamos ainda uma outra ação governamental relativa a implementação da rota. Trata-se da BR-419, entre Rio Negro a Rio Verde, no norte do território sul-mato-grossense. A obra reduzirá em 100 km a distância da área setentrional com o eixo rodoviário que integra a Rota Bioceânica e “criará um novo corredor de desenvolvimento do setor agropecuário”. No dizer de Jaime Verruck, titular da SEMAGRO/MS: “É uma rota do desenvolvimento, onde

¹³⁷ Idem.

¹³⁸ ARMÔA, Marcelo. Portal da Rota Bioceânica, Porto Murtinho terá R\$ 400 milhões de investimento em novos terminais portuários. 2022. **SEMAGRO MS**.

¹³⁹ ARMÔA, Marcelo. Com dois portos ativos, volume das exportações de MS via Porto Murtinho cresce 57,83% em 2020. 2021. **SEMAGRO MS**.

também contempla o turismo, que tem sua complementação pelo nosso governo com projetos de infraestrutura logística em regiões como o Pantanal.”¹⁴⁰

Segundo o governo, o primeiro trecho da BR-419 corresponde a 52 km de pavimento, entre Rio Verde e Rio Negro, dos quais 36 km estão concluídos, conforme o trecho a seguir:

Das 11 pontes de concreto projetadas nesse lote, sete foram entregues. A ordem de serviço dada pelo ministro de Infraestrutura contempla o quarto lote, entre Aquidauana e o Rio Taboco (55,5 km), que deverá ser iniciado em março de 2022. Os outros dois lotes somam 127 km, sem previsão de execução.¹⁴¹

A Rota bioceânica, via Porto Murtinho, reforça a topologia extravertida da rede de transportes no Mato Grosso do Sul, privilegiando a exportação. Tal assertiva encontra ressonância na fala do próprio Coordenador Nacional dos Corredores Rodoviário e Ferroviário Bioceânicos e coordenador-geral de Assuntos Econômicos Latino-Americanos e Caribenhos do Ministério das Relações Exteriores do Brasil Vejamos:

O Corredor Rodoviário Bioceânico não somente tornará o transporte de carga do Brasil para a Ásia mais competitivo, mas também transformará a logística nacional e regional, possibilitando a formação de parcerias para o aprimoramento das estruturas produtivas e serviços logísticos;

- A redução de custo e tempo no transporte, assim como os ganhos de previsibilidade e confiança irão estimular o desenvolvimento de cadeias de valor, atrairão investimentos estrangeiros para o setor de logística e a melhoria do trânsito aduaneiro transnacional. Será possível utilizar o porto seco de Perico, no norte da Argentina, ou Mariscal Estigarribia, no Paraguai, ou, ainda, o futuro porto seco do Terminal Multimodal de Carga de Campo Grande;
- Exportadores e importadores terão outra opção, não sendo necessário levar a carga unicamente para Buenos Aires ou Santos para nacionalizá-la e transportá-la para seu destino final.¹⁴²

Castillo (2007) fala em “região funcional”. E, assegura que esta:

(...) sintetiza a emergência no período contemporâneo de um compartimento geográfico caracterizado pela especialização produtiva obediente a parâmetros externos (em geral internacionais) de qualidade e custos. Nela reconhecemos as ideias de competitividade e vulnerabilidade territoriais e, por isso, a região funcional aos mercados internacionais pode ser adjetivada como competitiva. (CASTILLO, 2007, p. 23)

Em Mato Grosso do Sul, essa temática foi brilhantemente pesquisada por Faccin (2017).

¹⁴⁰ COUTO, Gabriela; FRIAS, Silvia. Visita de ministro da Infraestrutura em MS começa com sobrevoo em BR. 2021. **Campo Grande News**.

¹⁴¹ Idem.

¹⁴² BRASIL. Ministério das Relações Exteriores. **Corredor rodoviário bioceânico: uma oportunidade a ser explorada**, 2020, p. 1-93.

Midiaticamente – e isso em ano eleitoral (2022) – se diz que:

Ao promover um novo perfil econômico e de desenvolvimento regional, o governador Reinaldo Azambuja **estabeleceu como prioridade abrir novos caminhos de produção, reduzindo os custos de transporte e criando cenários favoráveis no competitivo mercado externo.** Mais de 1.000 km de estradas foram pavimentados, interligando os parques industriais e o agronegócio com as principais rotas de escoamento rodoviária e hidroviária. A política de fomento à industrialização e aumento da produção e competitividade do Estado é formada em um leque de ações estratégicas, onde, junto com a melhoria da malha rodoviária e a reativação da Hidrovia do Rio Paraguai, o Governo do **Estado criou um ambiente favorável aos negócios com reformas profundas** para recuperar a capacidade financeira e manter os investimentos em áreas prioritárias, como educação, segurança e saúde. (grifo nosso)¹⁴³

No interior desse processo, se argumenta que as obras rodoviárias de pavimentação, restauração e implantação concluídas em sete anos (2015-2021) e em execução, interligando as áreas produtoras de matérias-primas (grãos, celulose, carne) e industrializados criaram um novo mapa logístico de transportes de Mato Grosso do Sul, hoje no centro da Rota Bioceânica. Ademais, se argumenta que somado aos investimentos do governo sul-mato-grossense (R\$ 5 bilhões), incorpora-se a esta infraestrutura os modais ferroviário e hidroviário.¹⁴⁴

Segundo o governador:

Nós estamos ligando regiões produtivas importantes. O Estado recuperou a capacidade de investir e se tornará uma zona de convergência dos mercados importador e exportador. É por isso que nós somos o primeiro em investimento per capita do Brasil. A economia vai bem e os investimentos são importantes porque fortalecem a estrutura de logística, tornando nossos produtos mais competitivos.¹⁴⁵

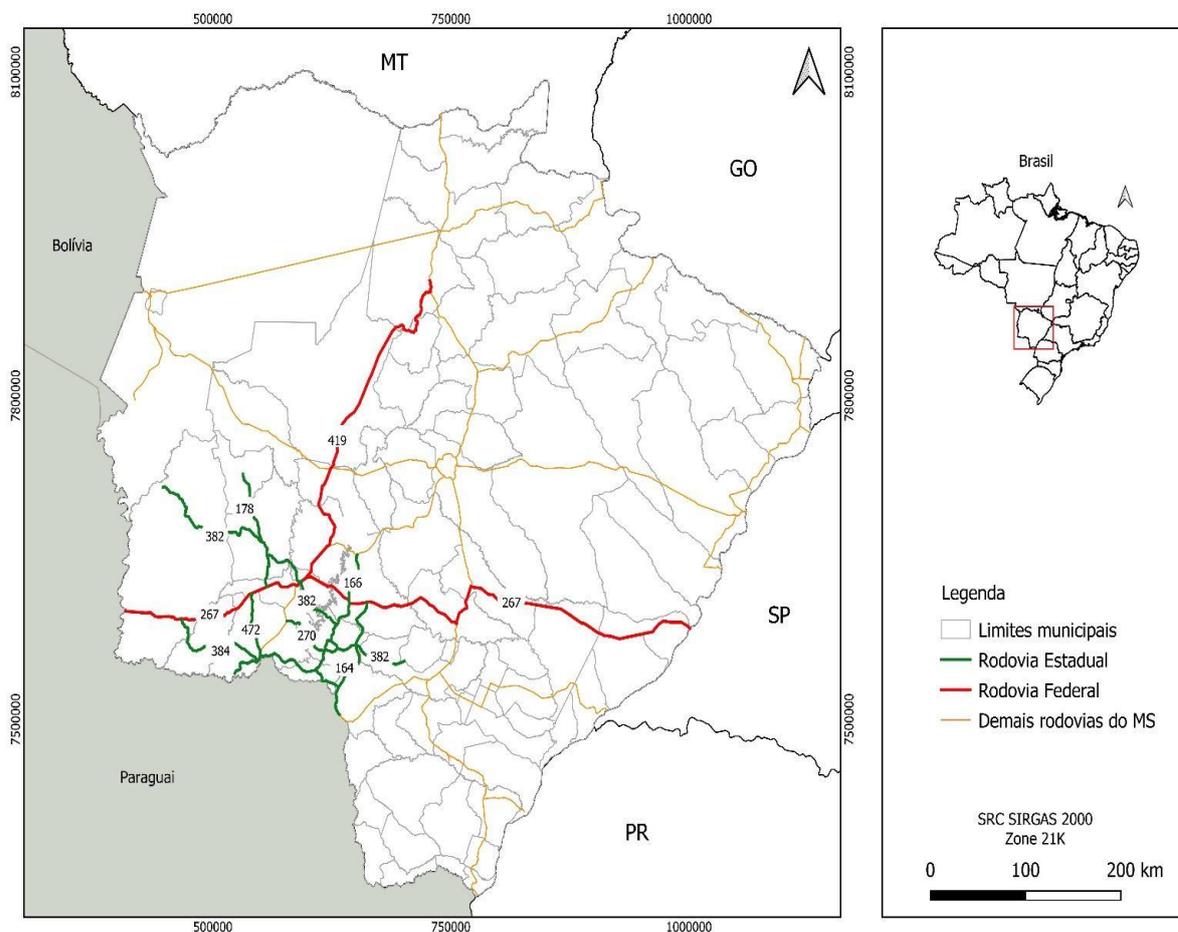
Se divulga, que um dos principais eixos rodoviários com pavimentação em execução abrange municípios das porções sul e sudoeste – Guia Lopes, Jardim, Antônio João, Caracol, Bela Vista e Ponta Porã -, interligando as MS-270, MS-382 e MS-166, numa extensão de 130 km, com as BR-060 e BR-267 (Rota Bioceânica). A chegada do asfalto na MS-162 (56 km, dos quais 40% concluídos) amplia o corredor de escoamento no celeiro de produção do agronegócio de Dourados, Maracaju e Itaporã. O mapa abaixo mostra as rodovias citadas. Podemos perceber como todas estão localizadas na direção corredor, mais especificamente à Porto Murtinho. Perceba como grande parte das estradas desemboca na BR-267, a principal estrada do corredor até Porto Murtinho.

¹⁴³ **DOURADOS NEWS.** Mapa logístico de MS terá R\$ 954 milhões em obras de pavimentação. 2018.

¹⁴⁴ Idem.

¹⁴⁵ Idem.

Mapa 4 - Rodovias do Sudoeste de Mato Grosso do Sul que estão passando por obras e melhorias.



Fonte: Organizado por Fabiane de Oliveira Moreti Cabrera e elaborado por Fernanda Cano, 2022.

Fica demonstrada a importância atribuída à política de transportes – que se denominou “caminhos da produção” e as reformas executadas em favor do capital. Vale dizer, realizadas pelo Governo Federal e também implementadas em Mato Grosso do Sul, num contexto, concebido por Faccin (2017) como “psicosfera do agronegócio”.

3 PARAGUAI, ARGENTINA E CHILE: ALGUMAS AÇÕES RELATIVAS À IMPLANTAÇÃO E INTERAÇÕES DO CORREDOR RODOVIÁRIO

O Corredor Rodoviário Bioceânico atravessa o território do Grande Chaco Sul-Americano, correspondendo a 1.141.000 km², representando 24% do território argentino, 60% do paraguaio, 12% do boliviano e 0,66% do território brasileiro, e participa de três eixos dos Eixos de Integração e Desenvolvimento, da IIRSA/Cosiplan: Capricórnio, Interoceânico Central, Hidrovia Paraguai-Paraná. (OBSERVATÓRIO AMÉRICA LATINA ÁSIA PACÍFICO), outubro de 2020.

Segundo essa mesma fonte, o Corredor foi concebido para viabilizar o desenvolvimento de regiões que não foram adequadamente incluídas nos processos de integração nacional e regional, como é o caso do Centro-Oeste brasileiro, do Chaco paraguaio, do Noroeste argentino e do Norte chileno. Além disso, contribuirá para a integração regional do Centro-Oeste da América do Sul e particularmente para o estado de Mato Grosso do Sul.

Nesse sentido, passaremos a analisar algumas ações e normas empreendidas nestes territórios visando impulsionar o mencionado Corredor.

3.1 No lado paraguaio

No território paraguaio – especificamente no Chaco - havia um maior quantitativo de obras rodoviárias a serem realizadas. Na verdade, “tudo estava por fazer”. Por sua própria situação geográfica no contexto nacional essa porção Ocidental guarani encontra-se praticamente sem rodovias asfaltadas. Com essa realidade rodoviária, o Paraguai ficou incumbido por cerca de 600 km para ligar Porto Murtinho (MS), no Brasil a Missão La Paz, na Província de Salta, na Argentina.

Com tais pressupostos, privilegamos esse território para nosso trabalho de campo, o qual já mencionamos em nossa introdução. De tal modo, faremos aqui uma análise “do que encontramos no caminho”.

Iniciamos nosso trabalho de campo em Porto Murtinho, atravessando o rio Paraguai e adentrando a cidade de Carmelo Peralta, logo percebemos a movimentação de máquinas e canteiros repletos de materiais asfálticos. Na saída da cidade, pegando a rodovia em direção a Loma Plata, somos saudados com essa placa que demonstra todo o entusiasmo do lado paraguaio.

A expectativa é de que com a estrada asfaltada, novos horizontes se rompam aos paraguaios. A porção ocidental do território paraguaio, conhecido como Chaco é até os dias atuais um grande desafio. Em reportagem elaborada pelo *site* inglês *The Economist* sobre o Corredor Bioceânico, destaca-se logo no início do texto as dificuldades da região e o fato de que até o ano de 2019 era desprovida de estradas asfaltadas.

The Gran Chaco, a vast sprawl of swamp, scrub and savannah which stretches across Brazil, Bolivia, Paraguay and Argentina, has long been hard to get through. In the 16th century its nomadic hunters ambushed Spanish would-be conquistadors. When Bolivia and Paraguay fought over the “Green Hell” in the 1930s, thirst was thought to have killed more soldiers than bullets. Until 2019 a region the size of Austria in Paraguay’s part of the Chaco contained no paved roads at all (THE ECONOMIST, 2022)¹⁴⁶

De acordo com o Ministério de Obras Públicas e Comunicações do Paraguai (PARAGUAY. Ministério de Obras Públicas y Comunicaciones, 2016) em apresentação na VIII Reunião do Corredor Rodoviário Bioceânico, a região ocidental do país, onde se localiza a região do Chaco ocupa 60% do território nacional e conta com três Departamentos: Boquerón, Presidente Hayes e Alto Paraguay. Possui uma significativa população indígena, representando uma média de 30% de um total de 160 mil habitantes. Economicamente a região se caracteriza pela pecuária, que representa 37% do território chaqueño com cerca de 5 milhões de cabeças de gado. Na produção agrícola destaca-se culturas mais resistentes ao regime de chuva escasso, destacando-se algodão, mandioca, soja e sorgo.

O documento destaca na parte de “Desenvolvimento de Infraestruturas” o objetivo do Paraguai em fomentar o comércio regional por meio da conexão interoceânica, conexões mais rápidas e eficientes e dinamização dos fluxos econômicos e sociais.

¹⁴⁶ THE ECONOMIST. A new motorway in Paraguay could eventually rival the Panama Canal. **Economist**. 2022.

Foto 30 - Placa em Carmelo Peralta Trabalho de campo da autora. Outubro de 2021.



Fonte: Pesquisa de campo da autora. Outubro de 2021.

Foto 31 - Aspecto da implantação asfáltica no Chaco (com as margens inundadas).



Fonte: MOPC, 2021.

Com uma baixa densidade populacional e clima semiárido, por muito tempo ficou isolado, sendo desbravada por povos originários e pelo povo menonita. Com o Corredor Bioceânico, o sentimento de isolamento vai se esvaindo. Animados ficam também os brasileiros

que compraram terras na região muito baratas e agora constatam o asfalto se desenhar na frente de suas porteiras.

No *site* do Ministério de Obras Públicas e Comunicações do Paraguai, o corredor é visto como:

La construcción del Corredor Bioceánico tiene un valor estratégico, muy importante para el Paraguay, porque transformará la Región Occidental en un centro logístico internacional al constituirse en el paso más corto entre el puerto chileno sobre el Océano Pacífico y el puerto brasileiro sobre el Océano Atlántico.

Hay que destacar que el Corredor Bioceánico es el proyecto más importante que lleva adelante en el Chaco el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC) bajo la modalidad de la Ley 5074 o “llave en mano”, con una inversión de USD 445 millones.¹⁴⁷.

Embora exista uma atmosfera de muita expectativa em relação ao Corredor, cabe destacarmos aqui que nem todos comungam desta euforia (desta psicofera!). O *site* inglês The Economist, em reportagem sobre o Corredor Bioceânico salienta que:

Not everyone is pleased by the asphalt. The road-building frenzy “deepens an undiversified, extractivist model”, warns Verónica Serafini, an economist. Beef and soybeans make up almost 70% of Paraguay’s goods exports by value and support a third of gdp. Rather than build more mega projects, the country should support small farmers and invest in better public transport and drainage in Asunción, the flood-prone capital, she thinks. Brazil and Argentina will have to invest in some roadworks too if the corridor is to link up seamlessly, concedes Juan Rivarola, the project’s environmental and social manager (THE ECONOMIST, 2022)

Alega-se que o Paraguai sofre de muitas mazelas, econômicas e principalmente sociais e que deveria oferecer em primeiro lugar serviços de qualidade para aos seus cidadãos – notadamente aqueles com algum tipo de vulnerabilidade socioeconômica - ao invés de voltar-se para megaprojetos.

O governo paraguaio estabeleceu uma série de obras na área de abrangência do corredor, visando interligar territorialmente o país ao projeto, que como realçado na citação anterior, trata-se de um plano de extrema importância para a parte ocidental do país, destacando-se nesse sentido a região do Chaco. Na tabela abaixo podemos ver as obras projetadas pelo governo paraguaio.

¹⁴⁷ MOPC. Corredor Vial Bioceánico. **Mopc.** s.d.

Tabela 2 - Projetos na área de influência do corredor de integração.

Projeto	Distância	Custo em US\$
Pavimentação do trecho Carmelo Peralta-Loma Plata	255,00 km	310.000.000
Pavimentação trecho Mcal. Estigarribia-Pozo Hondo	354,00 km	354.000.000
Construção da Ponte entre as cidades de Carmelo Peralta (PY) e Porto Murtinho (BR)	1.200 metros	180.000.000
Restauração do trecho “Rota 9” Ponte Remanso-Mcal. Estigarribia-Infante Rivarola	796,00 km	535.000.000
Restauração do trecho Ponte Remanso- Porto Falcão, Fronteira com a Argentina	21,00 km	16.500.000
Total estimado de investimentos	1.427,2 km	1.395.500.000

Fonte: Elaboração própria a partir de dados do Corredor Rodoviário Bioceânico¹⁴⁸

Como podemos constatar, são diversas obras em território paraguaio que precisam ser efetivadas para a implementação do Corredor neste país. Quem já teve a oportunidade de viajar para o Paraguai, ou até mesmo quem acompanha as notícias, deve entender que o Paraguai é um país que sofre de muitas mazelas sociais. Viajando pelo interior do país, podemos ver uma população muito pobre, carente de serviços de toda sorte (saúde, educação, moradia), longe das casas opulentas de Assunción ou das residências de veraneio de San Bernardino a beira do lago Ipacaray. Dessa forma, é impossível não refletirmos: com tantas prioridades, por que o Paraguai investiria tanto dinheiro em obras que vão beneficiar grupos seletos de pessoas? É verdade que há muito tempo é necessário conectar o Chaco com o resto do país, mas existem muitas feridas

¹⁴⁸ Tabela elaborada por Fabiane de Oliveira Moreti Cabrera a partir de dados do Corredor Rodoviário Bioceânico, cujo endereço eletrônico se encontra na lista de referências bibliográficas, 2022.

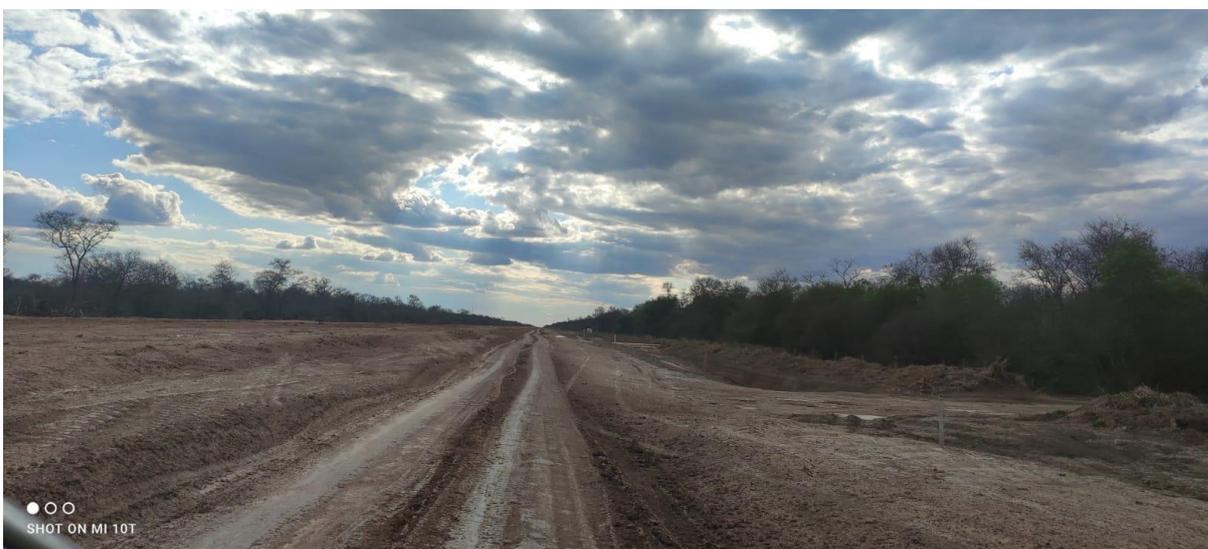
abertas que exigem cuidados mais urgentes. Os menonitas e os fazendeiros da região (muitos brasileiros), celebram o corredor como a realização de um sonho. Enquanto isso, em cidades como Paraguari (onde reside um amigo chamado Juán), confidenciou que as pessoas lá estão sem emprego e passando fome, consequência ainda da pandemia do Covid-19 e que nada está sendo feito para auxiliar a população.

Durante o trabalho de campo, constatei partes da obra já entregues pelo governo paraguaio, assim como um trecho de cerca de 36 km entre Carmelo Peralta e Loma Plata ainda em obra (atualmente trecho finalizado). Nesse trecho que ainda não estava asfaltado, constatei os tremendos desafios de percorrer o Chaco em estrada de chão, com o agravante de ter chovido no dia anterior. A terra escorregadia, sem cascalho fica como “sabão” quando úmida. Os carros deslizam e atolam nos buracos cavados pelos pneus de caminhão. Ao longo do percurso, tivemos que ajudar uma família paraguaia com o carro atolado (isso apenas no trecho de 36 quilômetros). Só conseguimos chegar ao nosso destino porque estávamos em um veículo alto e com tração nas quatro rodas. Percebi então o motivo do Corredor ser tão celebrado no Paraguai. Realmente a circulação de cargas e pessoas pela estrada de chão era terrível.

De Carmelo Peralta até a cidade de Loma Plata (cerca de 270 km) não existe outra cidade, vila, sequer um posto de combustível ou qualquer outro lugar que se possa obter algum tipo de assistência, como uma borracharia ou conveniência. É um trecho longo e inóspito.

O trecho asfaltado é de boa qualidade e com acostamentos, embora todo o caminho seja de mão única, o que talvez possa ser prejudicial caso haja grande fluxo de caminhões. A estrada é elevada em relação ao entorno, visto que em época de chuvas o Chaco fica alagadiço.

Foto 32 - Trecho entre Carmelo Peralta e Loma Plata que ainda não está asfaltado.



Fonte: Pesquisa de campo da autora. Outubro de 2021.

Foto 33 - trecho asfaltado entre Carmelo Peralta e Loma Plata



Fonte: Pesquisa de campo da autora. Outubro de 2021.

Encontramos ao longo do caminho muitas máquinas, visto que para a implementação da malha asfáltica é necessário primeiramente erguer todo o terreno. Muitas máquinas retiravam terra – caixas de empréstimo - na beira da estrada, dentro de fazendas. Constatamos que em dezembro de 2021, o chefe da Diretoria de Projetos Estratégicos (DIPE/PY), Econ. Jorge Vergara, durante entrevista concedida à Rádio La Red de Corrientes da Argentina, assegurou que:

Estamos avançando rapidamente nesse grande desafio que é a construção do Canal do Panamá para o bem da nossa região, para ter uma saída rápida para o Pacífico, poder enviar produtos para o grande mercado brasileiro ou criar novos mercados na área do Peru e Equador.¹⁴⁹

Ademais, afirmou que acredita que em 05 anos, portanto, em 2026, o Corredor estaria plenamente concluso.

¹⁴⁹ MOPC. En 5 años podríamos tener un Corredor Bioceánico completo. 2021. **Mopc.**

Foto 34 - Máquinas trabalhando na adequação do terreno.



Fonte: Pesquisa de campo da autora. Outubro de 2021.

Foto 35 - Pátio de obras.



Fonte: Pesquisa de campo da autora. Outubro de 2021.

Foi possível verificar que de fato o governo paraguaio – com financiamento do FONPLATA - empenhou-se na implementação da Rota e que as obras caminharam em ritmo acelerado. Como destacado, de Carmelo Peralta até Loma Plata (cerca de 255 km), apenas 36 km ainda estavam sem asfalto durante a pesquisa de campo. No dia 25 de fevereiro de 2022 o referido trecho foi inaugurado com a finalização dos cerca de 30 km que observei que faltavam durante a pesquisa. Na ocasião, o presidente paraguaio destacou que o corredor será uma

plataforma rodoviária e logística capaz de impulsionar os níveis de desenvolvimento como nunca antes e asseverou:

Aprendimos una lección del proceso de crecimiento desde el inicio de la construcción de un proyecto político con diferentes actores. Es una estrategia que va mucho más allá del Mercosur. Durante más de 30 años, Paraguay no tuvo ninguna obra importante en ejecución en el país. Y tenemos un compromiso con el pueblo paraguayo de generar políticas públicas que nos permitan alcanzar la prosperidad, respetando la autonomía de los pueblos y las culturas ideológicas. Cuanto antes terminemos el proyecto, más rápido podremos beneficiar a paraguayos, brasileños, chilenos y argentinos con el **desarrollo**. Somos un país que no tiene acceso al mar, pero estamos construyendo la ruta necesaria para hacerlo. Hoy es un día histórico¹⁵⁰

Fica demonstrado, portanto, um discurso de desenvolvimento que busca legitimar a ação do Estado.

Em território paraguaio, mais especificamente na sua porção chaquenha, atualmente resta apenas o trecho de Mariscal Estigarribia a Pozo Hondo, já na divisa com a Argentina. Em declaração do Ministério de Obras Públicas e Comunicações do Paraguai (MPOC) o ministro Arnoldo Wiens declarou que:

Entre os principais projetos citados pelo chefe do MOPC está a melhoria e pavimentação da via PY15, trecho Mariscal Estigarribia-Pozo Hondo e acesso a Mariscal Estigarribia (Boquerón). Este é o terceiro trecho da Rota Bioceânica, cujo trecho 1 foi inaugurado recentemente pelo Governo Nacional.

A nova construção abrangerá os trechos da estrada Mariscal Estigarribia-Pozo Hondo (219,5 km) e o acesso a Mariscal Estigarribia (comprimento 8,1 km).

Segundo discurso oficial, o objetivo é avançar na operação do corredor para que pelo trecho Carmelo Peralta-Loma Plata e pelo traçado PY09, a ligação seja feita por estradas totalmente pavimentadas.

O financiamento desta obra depende do Contrato de Empréstimo PAR-28/2020 assinado entre a República do Paraguai e o Fundo Financeiro para o Desenvolvimento para a Bacia do Prata (FONPLATA) no valor de até USD 354.245.764.¹⁵¹

¹⁵⁰ FERNANDES, Adriano. Rota Bioceânica: Paraguai e MS inauguram trecho com 275 km de pavimentação. 2022. **Campo Grande News**.

¹⁵¹ BNAMERICAS. Paraguai detalha agenda de infraestrutura de US\$ 454 milhões para 2022. 2022. **Bnamericas**.

Foto 36 - Placa localizada em frente ao pátio de obras



Fonte: Pesquisa de campo da autora. Outubro de 2021.

Constatamos que o Fundo Financeiro para o Desenvolvimento dos Países da Bacia do Prata (FONPLATA) teve papel de destaque nestas obras. O órgão tem origem na I Reunião Extraordinária de Ministros das Relações Exteriores, realizada em Brasília, em 22 e 23 de abril de 1969, onde foi assinado o Tratado da Bacia do Prata, visando unir esforços para promover o desenvolvimento econômico na sub-região. Passou por uma série de mudanças constitutivas ao longo das décadas, apresentando atualmente como “missão oficial”:

Apoiar a integração e o desenvolvimento harmônico, inclusivo e sustentável de seus países membros, por meio do uso eficaz e eficiente de recursos financeiros e não financeiros.

O cumprimento da Missão implica estender as intervenções para o financiamento de iniciativas de pré-investimento, investimento, cooperação técnica e geração de conhecimento do setor público e o setor privado, respondendo de forma proativa e adequada à demanda dos países membros (FONPLATA, s.d.)

No bojo desse processo, o FONPLATA desempenhou papel de destaque no financiamento das obras do Corredor Bioceânico no Paraguai. Em 2020 aprovou o “Projeto melhoria e pavimentação da estrada PY-15, trecho Mariscal Estigarribia–Pocho Hondo e acesso a Mariscal Estigarribia no Departamento de Boquerón, República do Paraguai”. O financiamento é de mais de 354 milhões de dólares. É o maior empréstimo financiado pelo FONPLATA para a integração física regional sul-americana, completando um corredor interoceânico estratégico – sobretudo para o capital e seus agentes hegemônicos - que liga Brasil, Paraguai, Argentina e Chile.¹⁵²

Diante da velocidade e empolgação com que o governo paraguaio implementou o trecho de Carmelo Peralta a Loma Plata, tudo indica que em breve a parte do Corredor que cabe ao Paraguai logo estará pronto. É um sonho há muito almejado, conectar o distante e esquecido Chaco ao “restante do mundo”. Fica explícito esse sentimento quando avistamos essa placa na rotatória de entrada da cidade de Loma Plata.

Foto 37 - Placa na entrada da cidade de Loma Plata



Fonte: Pesquisa de campo da autora. Outubro de 2021.

O Corredor Bioceânico poderá ser importante ferramenta para a transformação do Chaco Paraguaio, principalmente do Departamento do Alto Paraguai que até poucos meses atrás não possuía sequer um m² de asfalto e agora é atravessado por uma importante rodovia.

No dizer de Vasques (2007):

¹⁵² **FONPLATA**. Paraguai: FONPLATA financia projeto chave para a concretização do corredor bioceânico regional. 2020.

A região Ocidental não se constitui como área de influência direta do Mercosul e sim como um espaço privilegiado de atuação dos grupos locais (privados e de origem estrangeira) que se instalaram na região (as colônias menonitas, fazendeiros brasileiros e empresas coreanas, americanas e alemãs) e que contribuíram para que a mesma se tornasse produtora de lácteos, carne bovina e soja. Sua condição de distanciamento das grandes cidades paraguaias refletiu nas opções de inserção internacional da região, preferivelmente na Zicosur (Vasquez, 2007).

A comunidade/imigrantes menonitas (Costa, 2012),¹⁵³ assim como os fazendeiros do Chaco estão muito otimistas. Acreditam que agora poderão transportar de forma mais célere sua produção, que muitas vezes ficou limitada ao comércio local, e agora poderá ser expandida de forma significativa para outras regiões. O asfalto que agora serpenteia o Chaco paraguaio, antes cortado pela penosa estrada de chão, destaca-se como importante fixo que favorece a circulação tanto de pessoas como de produtos e informações.

A base material que cria as condições para que as mercadorias circulem e, portanto, se formem os fluxos internacionais de comércio é composta por diversos sistemas de objetos de ordem técnica, cumprindo cada um deles uma função determinada, entre eles, portos, aeroportos, rodovias, ferrovias, hidrovias, armazenagens, etc. Os fluxos de mercadorias se organizam através de redes que para multiplicar-se e intensificar-se, dependem da eficácia desses fixos (ARROYO, 2015, p. 44)

O que a política e sua materialidade expressa na implantação da rota rodoviária biocênica pode revelar também é o alto grau de integração regional e global, por meio de elementos como comunicações e transporte, pois conforme Harvey (2005, p. 50) “o imperativo da acumulação implica conseqüentemente no imperativo da superação das barreiras espaciais”. Em resumo, as vias de transporte e a logística são imprescindíveis para que se realize o barateamento do produto final, mas sobretudo a efetivação da circulação da produção do agronegócio, ou seja, do setor hegemônico em Mato Grosso do Sul, mas também nos outros países que compreendem o trajeto da Rota.

Silva Júnior (2009, p. 230), nos ajuda na compreensão dessa questão:

A logística ao mesmo tempo proporciona a integração dos territórios, mas de modo concentrado em alguns territórios ganhadores. Formam-se redes e arranjos em alguns lugares do planeta para servir a todos os demais, por meio de uma capilaridade sincrônica, efetivada a partir das técnicas e viabilizada por normas que se estruturam para assegurar a racionalidade dominante, “sôfrega” por velocidade. Todavia, quem fica “ébria” é o restante da sociedade

¹⁵³ Os *Mennonitas* são um grupo religioso protestante de origem anabatista provenientes da Suíça, Alemanha e Áustria.

que assiste passivamente ao movimento (o processo de ampliação do poder de circulação dos agentes hegemônicos)

A rota bioceânica parece-nos tratar-se de um “sistema de movimento no território, atendendo interesses de empresas transnacionais, que historicamente, exploram o território (e a sociedade local) sem o comprometimento de modificá-lo horizontalmente” CONTEL (2001, p. 372).

De acordo com o MOPC em seu *site* oficial¹⁵⁴, buscando minimizar o impacto gerado pela construção da rota foram construídas 15 travessias de fauna para reduzir o efeito barreira e manter a conectividade entres os ecossistemas, facilitando a dispersão e movimento das espécies. Também possui 2 estações de pesagem, 4 pontes de concreto e 412 esgotos. Embora pareça haver certa preocupação com os animais silvestres da região, é importante destacar que como o corredor em território paraguaio é cercado por fazendas, cenas como as fotos registradas abaixo foram comuns durante minha pesquisa de campo. Muitos animais oriundos de estâncias lindeiras circulam livremente, o que traz uma série de riscos, ainda mais para viajantes no período noturno.

É importante refletirmos também sobre o clima chaquenho, com um parco regime de chuvas, quase desértico. A foto abaixo mostra a secura da vegetação. Todo cuidado é pouco em relação aos incêndios, visto que com o maior fluxo de veículos e conseqüentemente de pessoas, esse risco é maior (bitucas de cigarro, faíscas e combustíveis de veículos e assim por diante).

Foto 38 - Jumento na beira da pista, sentido Carmelo Peralta Loma Plata.



Fonte: Pesquisa de campo da autora. Outubro de 2021.

¹⁵⁴ MOPC. Primer tramo del Corredor Bioceánico ya es una realidad que cambiará la historia del Chaco. 2022. **Mopc.**

Foto 39 - Cavalos na pista, sentido Carmelo Peralta Loma Plata.



Fonte: Pesquisa de campo da autora. Outubro de 2021.

Foto 40 - Animais de grande porte ao longo do Corredor Bioceânico em território paraguaio.



Fonte: Pesquisa de campo da autora. Outubro de 2021.

O governo paraguaio acredita que o tão desejado desenvolvimento que acompanhará o Corredor Bioceânico se estenderá também as populações indígenas do Chaco. O Ministério de Obras Públicas e Comunicações lançou dois programas: o PPI (Planos dos Povos Indígenas) e o PACI (Plano de Apoio às Comunidades Indígenas). De acordo com o próprio site do MOPC, serão beneficiadas 14 comunidades reconhecidas pelo Estado paraguaio, 11 delas pertencentes à jurisdição de Carmelo Peralta, 2 ao distrito de La Victoria no Alto Paraguay e 1 comunidade de Tenente Irala Fernández no Departamento de Presidente Hayes.

Ainda na mesma notícia, argumenta-se que o PPI busca mitigar os possíveis impactos ambientais e socioeconômicos sobre as populações indígenas advindas da implementação do corredor, assim como fomentar a participação econômica e social por meio da melhoria da infraestrutura produtiva, mobilidade, transporte, educação e capacitação.

E segue dizendo que:

Entre los beneficios más importantes cabe mencionar la entrega de animales para cría y reproducción, equipamientos varios para el desarrollo agrícola, infraestructura comunitaria, apertura de caminos, etc.

Asimismo, se destaca la capacitación para generar la dinamización de la economía, asistencia técnica, atención médica y sanitaria y, por último, la capacitación laboral que consistió en el fortalecimiento de la identidad cultural de los beneficiados¹⁵⁵.

Ainda em reportagem do já citado *site The Economist*, encontramos um trecho que vai ao encontro das questões indígenas aqui levantadas, mas trazendo a perspectiva de um indígena da região.

The impact of the new motorway is more uncertain for local indigenous people, especially the few who still live in the forests. “I see both sides, positive and negative,” says Demetrio Picanerei, an indigenous Ayoreo teacher in the village of Chaidi. Before he was born, his parents fled urban Ayoreo neighbourhoods in Bolivia that were ravaged by drugs and alcohol. He worries that the new motorway, and the inevitable truck-stops, motels and diners that will spring up along it, will spread the same “vices” (THE ECONOMIST, 2022)¹⁵⁶

Como discutido ao longo desse trabalho, percebemos como o Corredor se encaminha ao encontro de anseios dos atores hegemônicos. Parecem que tais medidas em relação aos povos indígenas são mais de cunho midiático do que o reflexo de um real desejo de inserir tais comunidades no processo de “desenvolvimento” que caminha em vias de mão única. Neste

¹⁵⁵ MOPC. Obra de la ruta Bioceánica se ejecutó con la participación y asistencia a indígenas. 2022. **Mopc.**

¹⁵⁶ THE ECONOMIST. A new motorway in Paraguay could eventually rival the Panama Canal. 2022. **Economist.**

caso, parece-nos que vai de encontro (portanto, na direção contrária!) aos interesses das populações indígenas.

Por fim, mas não menos importante, o Coordenador Nacional dos Corredores Rodoviário e Ferroviário Bioceânicos e coordenador-geral de Assuntos Econômicos Latino-Americanos e Caribenhos do Ministério das Relações Exteriores do Brasil, analisando “as vantagens da conexão entre o Centro-Oeste do Brasil e o Paraguai” argumenta que:

No caso das mercadorias paraguaias exportadas a partir de Mariscal Estigarribia para Campo Grande, normalmente ingressam no Brasil via Foz do Iguaçu. Os caminhões têm que percorrer 1.512 km para chegar a Mato Grosso do Sul. Se a entrada no Brasil ocorrer por Ponta Porã, a distância é reduzida para 922 km. No entanto, quando se utiliza o Corredor, a distância se reduz ainda mais, para 730 Km.¹⁵⁷

Por fim, é fundamental mencionarmos que apesar do esforço do Estado paraguaio, na busca pela saída ao Pacífico, contraditoriamente o padrão de relacionamento do país com a China difere de seus pares. O Paraguai é o único país sul-americano que reconhece a independência de Taiwan, sendo uma das razões pela qual a soja e a carne paraguaias não têm acesso direto ao mercado chinês. Apesar do “fator Taiwan”, a China é a principal origem de importações do Paraguai (ROJAS, 2018), e pressões do agronegócio para o estabelecimento de relações oficiais com a China têm se intensificado nos últimos anos (YOUKEE, 2019). Por não haver relações diplomáticas com a China, há uma percepção de que o Paraguai perdeu a oportunidade de investimentos chineses em infraestrutura no país em áreas-chave (LONG e URDINEZ, 2021).

3.2 Nas áreas dos portos do norte chileno: Iquique, Antofagasta e Mejillones

No território chileno, o projeto do Corredor Rodoviário Bioceânico atenderá as regiões de Arica-Parinacota, Tarapacá e Antofagasta, as quais conformam o Norte Grande do Chile, e permitirá o acesso aos portos de Arica, Iquique, Antofagasta, Mejillones, assim como também facilitará o acesso aos portos de Coloso, Michilla e Tocopilla. Possuindo mais de 4.000 quilômetros de costa, o território chileno é estratégico a respeito da vinculação com o corredor bioceânico ou da penetração em direção ao interior do continente, na busca de mercados e recursos naturais.

¹⁵⁷ BRASIL. Ministério das Relações Exteriores. Corredor rodoviário bioceânico: uma oportunidade a ser explorada. 2020.

Figura 3 - Chile: divisão por regiões.



Fonte: LOPES, 2022.

No dizer de García (2015, p. 135) “el territorio del norte de Chile es estratégico, tanto por integrar diversos ejes de conectividad como por permitir el paso hacia otros ejes de enlace con el resto de la región” e que no âmbito da IIRSA “tres de los ejes de integración donde Chile hace parte comprenden territorios del área fronteriza del norte del país, configurándola como un importante corredor de bienes, servicios y personas” (GARCIA, 2015, p.125 e 137).

O Chile foi um dos países fundadores da Aliança do Pacífico, uma iniciativa de integração fundamentada no regionalismo aberto e cuja projeção visa a área Ásia-Pacífico.

En tal sentido, en el acuerdo de Complementación económica firmado entre Chile y los países del MERCOSUR, (Junio de 1996), se establece en su artículo I "promover el desarrollo y la utilización de la infraestructura física, con especial énfasis en el establecimiento de interconexiones bioceánicas". El artículo 33 agrega que "la República de Chile y los Estados partes del MERCOSUR, cuando corresponda, asumen el compromiso de perfeccionar su infraestructura nacional, a fin de desarrollar interconexiones de tránsito bioceánico. Para ello se comprometen a mejorar y diversificar las vías de comunicaciones terrestres y estimular obras que se orienten al incremento de las capacidades portuarias, garantizando la libre utilización de los mismos. Para tal efecto, la República de Chile y los Estados partes del MERCOSUR, promoverán las inversiones, tanto de carácter público como privado y se comprometen a destinar los recursos presupuestarios que se aprueben para contribuir a esos objetivos (ROSAS, s.d, p. 5-6).

Tal projeção tem se traduzido no relacionamento que esta vem impulsando com a Associação de Nações do Sudeste Asiático (ASEAN) e com países asiáticos através da categoria Estado Associado da mesma, além de ter liderado a aproximação com o Mercosul sob a iniciativa “Convergencia en la Diversidad” (Oyarzún Serrano, 2019).

Para Chile, considerando su reducido mercado interno determinado por su bajo volumen poblacional (15 millones), resulta imperativo ampliar su espacio comercial para garantizar el crecimiento de su economía, comandado por el sector exportador representado por productos primarios (mineros, hortofrutícolas, pesqueiros y forestales) y desde 1990, com énfasis en el desarrollo de la producción exportable de productos com mayor valor agregado, como os derivados de la agroindustria (ROSAS, s.d, p.3)

No período mais recente, que abarca os governos de Michelle Bachelet (2014-2018) e Sebastián Piñera (2018 a março de 2022) a ideia de que o Chile pode ser “ponte” entre a Ásia e a América Latina mantém-se vigente, e o Corredor Rodoviário Bioceânico adquire um papel de grande relevância para a consecução de tal objetivo da política exterior chilena.

Conforme já apontamos, a Zicosul/Zicosur foi criada por iniciativa da Secretaria de Integração Regional de Antofagasta e que Jorge Soria (quem já foi prefeito de Iquique e atualmente é senador pela Região de Tarapacá) tem sido figura atuante na defesa de Corredores Bioceânicos. (OBSERVATÓRIO AMÉRICA LATINA ÁSIA PACÍFICO, 2020).

Inclusive, participou – como senador - em Campo Grande, do 1º Fórum “Integração dos Municípios do Corredor Bioceânico” que aconteceu na Assembleia Legislativa de Mato Grosso do Sul, nos dias 26 e 27 de maio de 2022.

A conformação da Zona Franca de Iquique (Zofri) demonstra que a região de Tarapacá tem adquirido condições para que se transforme em uma plataforma de serviços, em que corredores bioceânicos possam promover a complementaridade econômica em áreas fronteiriças e tornar sua interconexão mais completa. O desenvolvimento da região de Tarapacá tem dependido do

seu entorno sub-regional, principalmente a Bolívia, além de ser uma área estratégica para o Centro-Oeste sul-americano, de forma que aquela pode ser uma ponte entre o mercado sul-asiático e a sub-região sul-americana, dinamizando os intercâmbios comerciais dos países que conformam essa localidade (Ovando Santana e Álvarez Fuentes, 2011)

No bojo desse processo e “recuando um pouco”, historicamente, constatamos que no Encontro Internacional Extraordinário da Zicosul, efetivado nos dias 26 e 27 de abril de 2004 - Mejillones, Região de Antofagasta (Chile), as autoridades governamentais que assinaram o documento “ATA DE MEJILLONES”, de acordo com o que foi abordado nos diferentes grupos de trabalho, decidiram:

01. Destacar, como um passo transcendente e fundamental para o comércio internacional da Zicosul com os mercados intra-regionais e da Ásia-Pacífico, o início de atividade da primeira fase do Complexo Portuário de Mejillones como consolidação da Região de Antofagasta, Chile, como principal porta de entrada e saída das exportações e importações do Centro-Oeste sul-americano.

Efetivamente os investimentos foram realizados no Porto de Mejillones, na Região de Antofagasta.¹⁵⁸

Constatamos que em 27 de janeiro de 2004, o ambicioso projeto portuário do Chile que levou três anos para ser concluído, ficou pronto, com investimentos de US\$ 121 milhões.¹⁵⁹

Assim, o Porto Arganos foi inaugurado no final de 2003 pelo então presidente chileno Ricardo Lagos, em Mejillones, e representa o maior empreendimento do Pacífico Sul no setor, com capacidade para embarcar toda a produção do Mercosul destinada ao mercado asiático.

O referido porto de Mejillones foi construído para servir a rota bioceânica, projeto defendido pelo governador Zeca do PT e encampado pelo governo federal. A ideia surgiu uma década antes, quando o governo do Chile se comprometeu a viabilizar a construção do terminal portuário para absorver a demanda de exportação dos países interessados.

Como já mencionamos, nos dias 26 e 27 de maio de 2022 ocorreu em Campo Grande (MS) o 1º Fórum de Integração dos Municípios do Corredor Bioceânico. O evento foi organizado pelo Ministério das Relações Exteriores (BR) e realizado pela Assembleia Legislativa em conjunto com o Governo de Mato Grosso do Sul, a Frente Parlamentar Internacional do Corredor Bioceânico, a Associação dos Municípios de Mato Grosso do Sul e

¹⁵⁸ Destacamos que no Chile, o que chamamos no Brasil de Estado (Unidade da Federação), lá a denominação é Região.

¹⁵⁹ Informação cedida pelo orientador deste trabalho a partir de dados do site **Agência Popular de Notícias**, que se encontra indisponível para consulta desde o fim do governo do Zeca do PT.

o Itamaraty, para discutir as oportunidades da rota bioceânica, com foco na expansão da economia sul-mato-grossense.

No referido Fórum, houve palestras sobre os diversos portos no território dos países envolvidos. Destacamos aqui as falas pertinentes aos portos localizados no Chile. Sobre o Complexo Portuário de Mejillones, que inclui o porto de Arganos acima citado, a apresentação trouxe algumas informações que nos ajudam a compreender a importância de tal porto. O responsável pela fala foi Alvaro Arroyo, gerente geral do CPM (Complexo Portuario Mejillones).

As informações aqui citadas foram retiradas das falas/apresentações e slides de palestrantes do Fórum. As exposições estão no *YouTube*, e as falas em questão podem ser encontradas por meio do link¹⁶⁰.

Segundo a apresentação, a baía de Mejillones é um lugar privilegiado para a construção de um grande polo logístico e portuário para o Chile e a região sul da América. Possui excelentes condições marítimas, assim como conectividade rodoviária e ferroviária, além de amplos terrenos livres, para o caso de ser necessário aumentar a estrutura do porto.

Ademais, conta com uma ampla oferta de serviços portuários para diferentes tipos de carga, como: cargas gerais, graneis líquidos, sólidos e contêineres. Igualmente, dispõe de espaço livre para a instalação de provedores de serviços logísticos e industriais.

Atualmente (2022), possui 9 terminais para diferentes tipos de cargas e 15 sítios de atraque. No ano de 2020, 881 navios foram atendidos pelo porto.

O Complexo Portuário Mejillones (CPM) é uma empresa que cumpre o papel de autoridade portuária. Os diferentes terminais são de propriedade da CPM, mas são financiados, construídos e operados por concessionários privados. Atualmente a CPM conta com 2 terminais em operação: Compañia Portuaria Mejillones S.A (Puerto Arganos), y el Terminal de Graneles Sólidos, operado por Terminal Graneles del Norte S.A. (TGN).

O terminal responsável pelas cargas gerais e contêineres, também conhecido como Terminal 1 (operado pela Puerto Arganos) está a 65 quilômetros ao norte de Antofagasta e 1.400 quilômetros de Santiago. Foi o primeiro construído pela CPM e iniciou suas operações em 2003. Possuía quatro sítios de atraque e uma frente com capacidade para receber navios com até 366 metros de comprimento e 13,7 metros de calado. Possui grande disponibilidade de áreas de apoio para o desenvolvimento de infraestrutura portuária além de rápido acesso rodoviário e ferroviário.

¹⁶⁰ ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DE MS. 1º Fórum Integração dos Municípios do Corredor Bioceânico. *YouTube*. 2022.

Já o Terminal de Granéis Sólidos, operado através da “Terminal Graneles del Norte”, está ao norte do Terminal 1 (Arganos), a 65 quilômetros de Antofagasta e 1.400 quilômetros de Santiago. Foi o segundo porto construído pela CPM, oriundo de um investimento de US\$ 74 milhões, e iniciou suas operações em 2011.

Possui um sítio de atraque com capacidade para 4.200 toneladas anuais, além de contar com tecnologia de baixo impacto ambiental, como esteiras transportadoras fechadas e sistemas de supressão de poeira de névoa seca.

Já o porto de Iquique está na região de Itaparaca, contando com estrutura especialmente projetada contra abalos sísmicos e um moderno sistema anti-incêndio, com investimentos de mais de US\$ 100 milhões. A Empresa Portuaria Iquique (EPI) é uma empresa estatal, com ativos próprios e duração indefinida, vinculada ao Governo do Chile por meio do Ministério de Transportes e Telecomunicações.

O Porto de Iquique possui dois terminais: Terminal N°. 1 Molo e Terminal N° 2 Espigón. O Terminal nº 1 Molo é gerido pela EPI e funciona num sistema denominado MULTIOPERATED, no qual diferentes empresas privadas oferecem serviços de transferência de carga. Além disso, o EPI oferece uma série de serviços associados, como armazenamento e até mesmo hospedagem de servidores corporativos.

Possui uma capacidade instalada para 5,5 milhões de toneladas, sendo que ultimamente a capacidade utilizada está em torno de 2,5 milhões de toneladas. Das cargas mobilizadas pelo porto, 75% correspondem a contêineres, 20% automóveis e máquinas e 5% referentes a outros diferentes tipos de carga. Desse volume, 21% são destinados à importação e 44% a exportação.

O porto existe desde 1937, mas já passou por diversas reformas e melhoramentos desde então. Apoia o funcionamento da Zona Franca de Taparacá (ZOFRI). Atende serviços de envio direto da Ásia (sem transbordo). Possui alto grau de integração de serviços comerciais com geradores de cargas bolivianos e integra clientes do Paraguai e norte da Argentina.

O porto possui 4 sítios para navios de até 400 metros de comprimento, especializados em contêineres. Profundidade de até 18 metros e 60,5 hectares de área de backup, além de uma capacidade portuária de 20 mil toneladas. Sua orientação fornece abrigo contra fortes ondas e o quebra-mar fornece 85 hectares de água abrigada, o recurso mais escasso do setor portuário para o crescimento do porto. Por estar localizado numa ilha, é possível ganhar profundidade naturalmente (sem dragagem/impacto ambiental zero. A qualidade do solo marinho (substancialmente de caráter mais arenosos), permite baixo custo de construção.

Já o porto de Antofagasta foi construído no de ano de 1920 e busca se tornar uma referência internacional em questões portuárias. Possui fácil acesso tanto pelo modal rodoviário

quanto ferroviário. Movimentou cerca de 27 milhões de toneladas de produtos nos últimos dez anos, atendendo 2, 619 navios no mesmo período, sendo que 34% do cobre exportado pela Região é embarcado no referido porto (destaca-se pela exportação de minérios).

O porto possui sete sítios, todos concessionados para empresas privadas. Os sítios 4 e 5 possuem com calado 12 metros de profundidade e navios de até 185 metros de comprimento, enquanto os sítios 6 e 7 possuem calado de 11, 6 metros e recebem navios de até 260 metros de comprimento. Durante a apresentação no evento, no qual foi retirado as informações aqui presentes, é importante destacar que a apresentação do Porto de Antofagasta foi a mais curta, trazendo poucas informações de cunho estrutural e destacando os certificados que o porto possui de desenvolvimento sustentável, como a certificação Huella Chile, Ecoports e APL.

Ainda nesse processo de implementação da rota rodoviário bioceânica, coube ao Chile asfaltar 460 quilômetros que separam Antofagasta de Paso Jama, na fronteira com a Argentina, projeto concluído desde 2005. Para concluir a rota ligando costa a costa os Oceanos Pacífico e Atlântico, resta ainda – como temos apontado - a construção da ponte sobre o rio Paraguai em Porto Murtinho/Carmelo Peralta.

Ao tratar da relação comercial entre o Centro-oeste brasileiro e o Chile, o Coordenador Nacional dos Corredores Rodoviário e Ferroviário Bioceânicos e coordenador-geral de Assuntos Econômicos Latino-Americanos e Caribenhos do Ministério das Relações Exteriores do Brasil, assevera que:

A grande maioria das importações chilenas (60%) ingressa no Brasil pelos portos de Santos, Paranaguá e São Francisco do Sul: para chegar a Campo Grande o produto percorre 1.100 km de caminhão; Quando a mercadoria ingressa no Brasil por terra, através de São Borja ou Uruguaiana (RS), para chegar a Campo Grande cobre 4.516 km; com a Rota Bioceânica, com a mesma origem e destino, a distância se reduz quase pela metade = 2.396 km.

¹⁶¹

3.3 No Noroeste argentino e na sua relação com o Plan Belgrano

As províncias argentinas contempladas pelo trajeto do corredor são as de Salta, Tucumán e Jujuy, localizadas no chamado Noroeste argentino, as quais são caracterizadas como economias primárias, distanciadas dos portos nacionais e possuem problemas estruturais decorrentes da marginalização política, econômica e social, e isolamento geográfico. O Noroeste argentino é uma das porções territoriais mais pobres, com deficiências de

¹⁶¹ BRASIL. Ministério das Relações Exteriores. Corredor rodoviário bioceânico: uma oportunidade a ser explorada, 2020.

infraestrutura e, portanto, baixa integração intrarregional e interregional, além apresentar baixa densidade demográfica e extensas fronteiras vulneráveis (FURLAN, 2016).

Enquanto encontramos farto material em nossas pesquisas sobre o Corredor Bioceânico em *sites* brasileiros e paraguaios contendo notícias, vídeos, artigos e assim por diante, o mesmo não ocorreu quando pesquisamos a questão do Corredor na porção Noroeste da Argentina. Como o país possui uma quantidade significativa de portos, seja no rio da Prata ou em alguns de seus tributários como o rio Paraná e o rio Uruguai, a questão de uma saída pelo Pacífico, proporcionada pelo Corredor Bioceânico passou quase despercebida.

Dessa forma, durante nossas pesquisas encontramos pouco material, mas ainda assim nos deparamos com informações interessantes e relevantes que nos ajudam a compreender o quadro de perspectivas e ações dos países envolvidos no traçado do Corredor. Foi então que nos deparamos com o Plano Belgrano.

Mauricio Macri era um dos candidatos à presidência da Argentina no pleito de 2015 pelo partido “Cambiamos”. Uma de suas propostas eleitorais foi a implementação de um plano intitulado Plano Belgrano, com vistas ao “desenvolvimento” do Norte do país. Em 22 de novembro de 2015 Macri ganhou as eleições (mandato 2015/2019), o que abriu as portas para a inclusão do Plano Belgrano, na agenda nacional. Dessa forma, por meio do Decreto N° 12, de 10 de dezembro de 2015, foi criado oficialmente a Unidade Plano Belgrano, no âmbito do Gabinete de Ministros da Presidência da Nação.

Sus objetivos son cuatro: desarrollar el aspecto social del Norte, fortalecer la infraestructura productiva y el transporte del Norte, potenciar el turismo y las economías regionales, y luchar contra el delito y el narcotráfico en la región[7]. El Plan se estructura en tres ejes: “Productivo” orientado a ampliar la producción y exportación de cadenas de valor; “Social” que se propone asegurar un piso de ingresos y mejorar la calidad de vida y el acceso al trabajo formal; y de “Infraestructura” social (urbana, viviendas, agua, saneamiento, educativa), productiva (fortaleciendo las economías regionales), transporte (vial, ferroviario, aéreo, fluvial y energético), operativamente funciona en base a cinco Mesas de trabajo permanentes en las que se combinan los diferentes Ministerios nacionales según áreas de incumbencia: Desarrollo Social, Desarrollo productivo, Infraestructura, Integración regional y Sistemas de Información (MERINO; ADRIANI, 2019, p. 11)

As Províncias incluídas no Plano Belgrano são: Jujuy, Salta, La Rioja, Catamarca, Tucumán, Santiago Del Estero, Formosa, Chaco, Corrientes e Misiones. Como já mencionamos, tais províncias se encontram em territórios com sérios problemas estruturais, produto histórico da marginalização política, econômica e social, em parte oriunda do seu isolamento geográfico.

Figura 4 - Províncias contempladas no Plano Belgrano.



Fonte: CONSTRUAR, 2016.

Neste espaço regional, a fome, desnutrição, falta de investimentos, deficiência infraestrutural, transporte, saúde e educação, além de fronteiras extensas e vulneráveis são algumas das mazelas constatáveis. Um país desenhado no século XIX olhando para Buenos Aires e com as costas viradas para a sua porção regional norte.

Importante destacar também o fato de que tais Províncias demonstraram um maior dinamismo nas últimas duas décadas, produto do crescimento da produção agrícola, que foi superior ao restante do país.

Em consecuencia, la participación de estas regiones en la producción de granos del país pasó del 5% al 13%. Dentro de la región del NOA [norte argentino] se destaca la provincia de Santiago del Estero, que pasó de una producción de 414 mil toneladas en 1994/1995 a 8,2 millones em 2016/2017 com uma taxa de crecimiento promedio anual del 14,6%. Em el NEA [Nordeste Argentino], se destaca Chaco que pasó de 447 mil toneladas a 4,2 millones, com uma taxa de crecimiento anual promedio de 10,8% (AYALA et al; 2019, p. 145)

As obras de infraestrutura apresentadas no Plano buscam melhorar e ampliar o setor de transportes e de comunicações, principalmente no tocante a rodovias, ferrovias e aeroportos. Almeja-se dessa forma facilitar a conectividade intrarregional e interregional do Noroeste e Nordeste argentino, permitindo que tais áreas se integrem de fato ao resto do país.

Dichas obras podrán, además, fortalecer el corredor bioceánico que atraviesa el Norte de la República Argentina, lo cual generaría efectos de importancia

estratégica: mayor fluidez y dinámica del tráfico comercial y avanzar hacia la integración nacional y continental. Así, las regiones Noroeste y Noreste de Argentina, representadas en el Plan Belgrano, serán las verdaderas articuladoras de aquel corredor bioceánico (FURLAN, 2016, p. 8-9)

A atual administração do Presidente Alberto Fernández (2019-...) substituiu o Plano Belgrano pela Unidad Belgrano Norte Grande, mantendo o foco de investimentos em infraestrutura e na competitividade das regiões do Nordeste e Noroeste argentino. (BARROS *et.al.*, 2020).

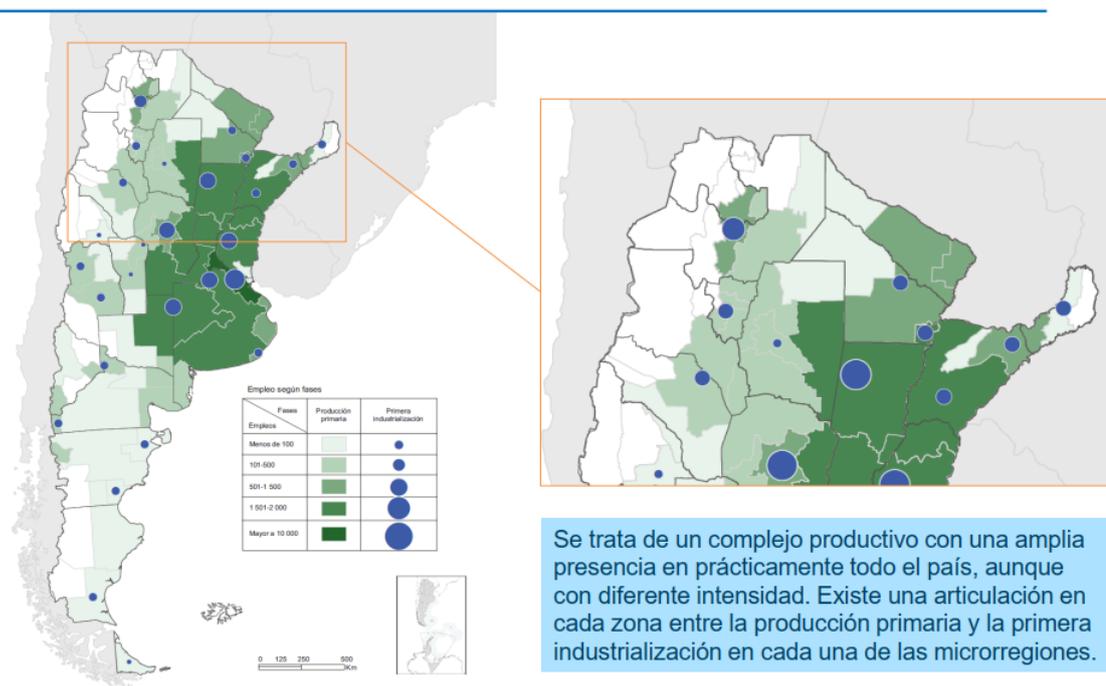
Como vimos, os projetos/obras do Plano Belgrano se articulam com o Corredor Bioceânico, visto que o traçado do Corredor passa por Salta e Jujuy. O esforço está voltado para ampliar a estrutura produtiva regional, fortalecendo as capacidades empresariais com vistas a contribuir para a competitividade do norte/NOA (mas também do Nordeste/NEA) argentino e orientar suas atividades econômicas para as exportações.

Las cadenas de valor y complejos exportadores destinatarios del Plan son en su mayoría derivados de actividades primarias: sucroalcoholero, ganadero, forestoindustrial, alimentario (principalmente frutícola, cítrica y hortícola), textil e indumentaria (fundamentalmente a partir del algodón) y minería, aunque también se propone incluir servicios como el turístico. Esto reforzaría la estructura exportadora centrada en las actividades extractivas primario exportadoras del NEA y del NOA, tecnológica y financieramente dependientes (MERINO; ADRIANI, 2019, p. 12)

As imagens (figuras 05, 06 e 07) contextualizam algumas das regiões onde algumas dessas atividades são praticadas.

Figura 5 - Cadeia da carne bovina nas porções norte e nordeste argentino.

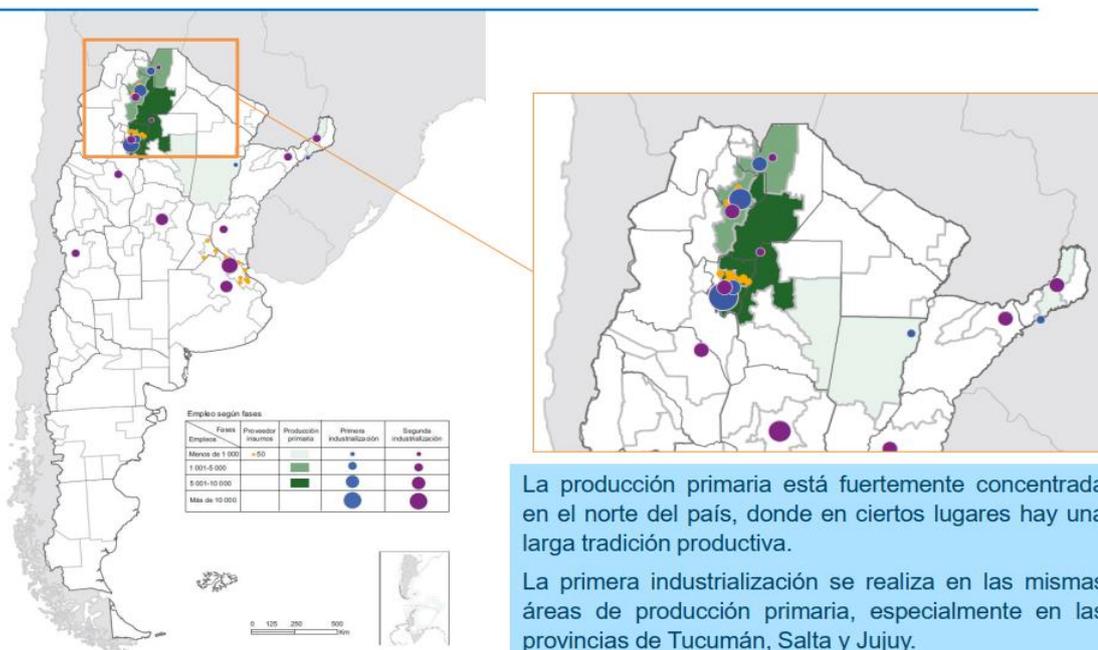
Cadena Carne Bovina



Fonte: CORREDOR RODOVIÁRIO BIOCEÂNICO, 2016.¹⁶²

Figura 6 - Cadeia alcooleira

Cadena Sucoalcoholera

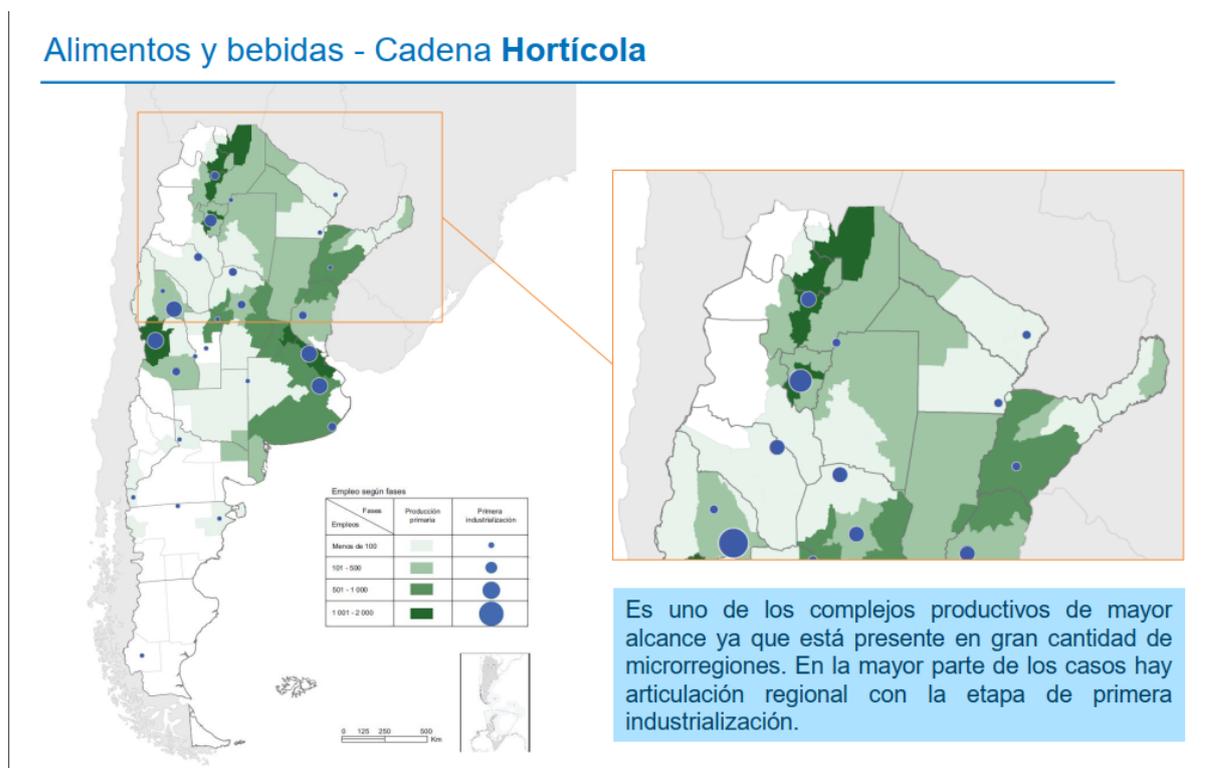


Fonte: CORREDOR RODOVIÁRIO BIOCEÂNICO, 2016¹⁶³

¹⁶² Figura obtida a partir do site “Corredor Bioceânico MS”, cujo endereço consta nas referências bibliográficas.

¹⁶³ Idem.

Figura 7 - Cadeia de Horticultura



Fonte: CORREDOR RODOVIÁRIO BIOCEÂNICO, 2016.¹⁶⁴

O Plano representa um histórico fim do processo de isolamento territorial e político dessas províncias (Noroeste e Nordeste), assim como a melhoria dos níveis socioeconômicos. Também contribuiria para o crescimento (dos indicadores contábeis, a exemplo do PIB) e “desenvolvimento” do país ao promover economias regionais e o comércio nacional. Esse é o discurso dos sujeitos hegemônicos por trás do projeto.

Os corredores multimodais de infraestrutura expressam um reordenamento vertical do território, onde os fluxos globais hegemonzados por corporações transnacionais impõem uma forma de produção do território, objetos, ações e normas, próprios das demandas do mercado internacional, conforme a citação a seguir:

[...] em la visión dominante sobre los corredores de circulación de flujos em nuestro país, prima em las últimas décadas el establecimiento de ejes que viabilizan el estrechamiento de lazos em el mercado global ganando importancia la conformación de corredores multimodales de exportación que funcionan concretamente como enlaces hacia las costas, “hacia afuera”. Esta es una de las características salientes de los macrosistemas de transporte promovidos em la Argentina (y em la región dentro de IIRSA): el fomento de una interconexión eficiente, em términos de circulación, de la producción con

¹⁶⁴ Figura obtida a partir do site “Corredor Bioceânico MS”, cujo endereço consta nas referências bibliográficas.

los mercados globales, reforzando la idea de complementariedad de la economía internacional y por ende las ventajas comparativas estáticas de los países en la división internacional del trabajo.

Estos proyectos hegemónicos de circulación, dominados por una infraestructura verticalizada que responde a la demanda de agentes endógenos y exógenos al propio territorio, consolidan un desarrollo geográfico desigual en dos dimensiones. Por un lado al interior del país ya que priorizan las áreas más densamente dotadas de recursos estratégicos y los espacios más eficientes para la circulación (puntos luminosos en términos de Santos). Por otro lado, del país con la economía mundo, donde el criterio que prima es el de la construcción de macrosistemas de transporte y logística que refuerzan los flujos actuales y potenciales de circulación, con base en las demandas existentes del comercio internacional. Todo esto refuerza también la heterogeneidad estructural en desmedro del desarrollo de los territorios no valorados en términos productivos para el capital (ÁLVAREZ, 2019, p. 17)

Desse modo, compreendemos também que a materialização dos corredores bioceânicos é concebida, num determinado momento histórico e expressa um conteúdo subordinado as dinâmicas do mercado internacional, em um contexto de primarização da economia e aprofundamento das atividades extrativistas.

O governo de Mauricio Macri teve seu término em 2019 e o Plano Belgrano não foi implementado da forma como se esperava.¹⁶⁵ Em uma reportagem do jornal argentino “La Gaceta”, encontramos uma relação das obras que foram concretizadas ao longo dos quatro anos do projeto. Como nosso maior interesse está relacionado as infraestruturas relacionadas ao transporte, é importante destacarmos aqui as obras que o jornal alega ter sido concluídas. São elas:

- . Obra na ponte sobre o rio Juramento na rota RN16. Finalizada.
- . Obra de pavimentação dos trechos das RN51. Finalizada.
- . Repavimentação de 92 quilômetros na RN16 entre El Quebrachal no limite com o Chaco. Finalizada.
- . Inauguração de trecho de 21 quilômetros da RN50 entre Pichanal y Oran. Finalizada.
- . Aquisição de 1000 vagões de trem e 40 locomotivas pela primeira vez em 40 anos.¹⁶⁶

A realidade é que em comparação com o conjunto de projetos/obras que o Plano Belgrano idealizava executar, pouca coisa foi realizada.

Observamos, en el mejor de los casos, el levantamiento de rieles, puentes y durmientes antiguos, la promoción de dudosas licitaciones para la recuperación patrimonial de estaciones, talleres y depósitos, alguna vez escenarios vivos del dinamismo local y regional, hoy en estado de abandono,

¹⁶⁵ A temática, especificamente a respeito do “PLAN BELGRANO” comporta uma pesquisa específica. O objetivo aqui foi, sucintamente, situá-lo no contexto de implementação da rota bioceânica.

¹⁶⁶ **LA GACETA SALTA**. Plan Belgrano: conocé cuáles son las obras realizadas en Salta y cuáles están en ejecución. 2018.

y una exagerada propaganda de reconstrucción ferroviaria al servicio de destinos turísticos para extranjeros (CICERCHIA; RUSTOYBURU; MAYONI, 2021, p. 12)

Dessa forma, observamos que a porção territorial noroeste da Argentina, por onde o Corredor irá passar, segue em seu isolamento, deslocado das políticas econômicas e sociais voltadas para a área de Buenos Aires.

Especificamente, acerca da relação argentina com o Centro-Oeste brasileiro, Coordenador Nacional dos Corredores Rodoviário e Ferroviário Bioceânicos e coordenador-geral de Assuntos Econômicos Latino-Americanos e Caribenhos do Ministério das Relações Exteriores do Brasil, enfatizou que:

No caso das mercadorias argentinas que se destinem a Campo Grande provenientes de Salta, por terem ingressado pelo sul do país precisam percorrer 4.049 km. • Com a Rota Bioceânica, a distância entre Salta (Argentina) e Campo Grande fica reduzida a 1.966 km.¹⁶⁷

Acerca dessa problemática, Bitencourt (2021, p. 109), menciona que:

Os governos de Argentina, Brasil, Chile e Paraguai, portanto, visam à retomada do crescimento econômico por meio, principalmente, do incremento de excedentes exportáveis. Embora o governo argentino de Alberto Fernández seja mais recalcitrante em relação à abertura comercial, os governos de Brasil, Chile e Paraguai buscam atingir ganhos de competitividade como instrumento para aumentar a participação de segmentos produtivos nacionais tanto no comércio internacional quanto nas cadeias globais de valor.

Fica demonstrado, portanto, o objetivo reitor da implantação deste Corredor. Ademais, como procuramos demonstrar desde o início desta dissertação, o processo de construção do Corredor Bioceânico Rodoviário produz inflexões sociais, ambientais, econômicas e geoestratégicas na Faixa de Fronteira do Brasil com o Paraguai, notadamente, no município de Porto Murtinho (MS), o qual passamos a discutir adiante.

¹⁶⁷ BRASIL. Ministério das Relações Exteriores. Corredor rodoviário bioceânico: uma oportunidade a ser explorada, 2020.

4 PORTO MURTINHO: “A NOVA PARANAGUÁ”, “HUB LOGÍSTICO” ... E OS DESDOBRAMENTOS?

“(...) o ato de “planejar” sempre foi determinante para a realização da circulação hegemônica. “Planejar” a circulação hegemônica, que se tornou corporativa com a logística e com a globalização”

(Roberto França da Silva Júnior)

Porto Murtinho foi um dos últimos municípios a ter acesso pavimentado no estado de Mato Grosso do Sul. Apenas no ano de 2003 (algo muito recente) com a inauguração do trecho final da BR-267 foi que a cidade pôde se ligar efetivamente as outras porções territoriais. Um fato importante que auxiliou no rompimento da desconectividade, segundo Ferreira (2003)¹⁶⁸, em Porto Murtinho em relação à rede de transportes foi o potencial de circulação hidroviária de *commodities*. Em menos de duas décadas, Porto Murtinho passou de um município isolado no sudoeste de Mato Grosso do Sul – cuja única via de acesso era o rio Paraguai - para um novo ponto estratégico na rede de transporte estadual.

Estudando essa temática, Ferreira (2003) menciona que:

Em termos econômicos a indústria pastoril, durante algum tempo foi à única indústria do município, e este foi talvez o centro mais rico em gado *vacum* de todo o então Mato Grosso. O município contava com a principal charqueada de Mato Grosso, a Moali & Grosso Ledesma. Além disso, no setor industrial contava com a Florestal Brasileira S.A. com sede no Rio de Janeiro, indústria extrativa de alta significação econômica por sua exploração em grande volume.

Mais de um século depois, o governo estadual [refere-se a gestão Zeca] revê os vários pontos favoráveis à revitalização do porto de Porto Murtinho, pela sua importância no cenário sul-mato-grossense de transportes. Define, então, o local como base para a implantação de um moderno terminal hidroviário, inclusive tentando resgatar com ação governamental o status do município como referência nacional e sul-americana de comércio e de transportes.

¹⁶⁸ “Por volta de 1882, ano de sua origem, Porto Murtinho pela sua própria localização geográfica foi um município relativamente quase isolado no contexto nacional. Sua única via de comunicação foi o rio. Por via terrestre só com muita dificuldade comunicava-se Murtinho com o mercado nacional, ou seja, com os principais centros consumidores e produtores. Situado em terra alagadiça, grande parte do município fica inteiramente encoberta de água na estação de chuvas. Entre o período de 1979 e 1982 sofreu duas grandes enchentes e o ministro do interior, Mário Andreazza, chegou a sugerir a transferência da cidade para 9 km de onde se encontra hoje. Porém, a população não concordou e exigiu providências do Governo Federal. Na metade de 1980 o dique que circunda a cidade foi inaugurado” (FERREIRA, 2003, p. 17).

Esse “novo” porto entra em operação em caráter experimental em junho de 2002 e movimentaram já naquele ano cerca de 50.000 toneladas de açúcar, soja e milho, num total de US\$ 20 milhões em exportações. (FERREIRA, 2003, p. 17)

Souza (2008, p. 110), constatou que o Governo Estadual – gestão Zeca - concluiu a pavimentação asfáltica da BR 267 - única via de acesso a Porto Murtinho - num trecho de 17 km e implementou obras de saneamento básico, já que a cidade é amparada por um dique, construído para protegê-la das cheias do rio Paraguai. Igualmente, o aeroporto de Porto Murtinho - com uma pista de 1,3 mil metros - foi inaugurado em 12 de junho de 2002.

Sobre esses empreendimentos, o então Governador Zeca, argumentou:

Porto Murtinho e os demais municípios da região Sudoeste do Estado estão tendo plenas condições, com a pavimentação da MS-384, a reativação do porto e a inauguração do aeroporto, de retomar o potencial de importação e exportação, o que é essencial para Mato Grosso do Sul.¹⁶⁹

Constata-se, portanto, o município de Porto Murtinho, notadamente a partir do início deste século – na gestão do governador Zeca – passou a receber investimentos públicos, tanto no sentido da readequação do Terminal Hidroviário (porto), da inauguração do aeroporto municipal e da pavimentação da rodovia estadual MS 384, que foi financiada com recursos do Fonplata (SOUZA, 2010).

Evidenciamos uma outra expressiva ação governamental neste município em 2015. Referimo-nos a promulgação do decreto estadual N° 14.279/2015, que prevê, de acordo com o Artigo. 1° a instituição do Programa de Estímulo à Exportação ou Importação pelo Porto de Porto Murtinho (PROEIP), com o objetivo de estimular os estabelecimentos localizados em Mato Grosso do Sul a utilizarem o porto/terminal hidroviário interior localizado neste Município, para a realização das seguintes operações: I - embarque de produtos, objeto de operações de exportação; ou II - desembarque de produtos, objeto de operações de importação.¹⁷⁰

Por meio dessa densidade normativa, o Estado criou a possibilidade de dispensa ou redução das operações tributárias, de forma que o escoamento da soja por meio do Terminal em Porto Murtinho se torna mais barato do que nos demais portos nacionais, localizados nas regiões Sudeste e Sul.

Em 2002, o terminal de Porto Murtinho operava com a capacidade para a circulação de quatrocentos mil toneladas de grãos por ano (Souza, 2008, p. 59). Com a atração de novos investimentos e a modernização do terminal, foi concluído um novo projeto graneleiro no ano de 2020. O projeto esteve à cargo

¹⁶⁹ Diário do MS. 13/06/2001, p. 1. apud Souza, 2008, p. 110.

¹⁷⁰ DECRETO N° 14279, DE 20/10/2015.

do grupo maior grupo exportador de soja pelo Rio Paraguai, a FV Cereais. O novo porto construído no terminal tem a capacidade inicial de circulação de dois milhões de toneladas de grãos por ano (FV Cereais, 2020). Está previsto ainda, a construção de mais dois portos no terminal hidroviário de Porto Murtinho, sendo um deles, com investimento estimado em 120 milhões de reais, que será feito pelo grupo argentino Navios Logísticas América do Sul (Portal MS, 2019). A expectativa é que o investimento total no terminal de Porto Murtinho chegue a seiscentos e cinquenta milhões de reais, essa expectativa gerou um processo recente de especulação imobiliária em Porto Murtinho, cujo resultado foi o aumento de quatrocentos por cento nos terrenos urbanos (CRUZ, 2020, p. 257)

Ainda sobre Porto Murtinho, o governador mencionou que:

Porto Murtinho está no ápice dos investimentos para preparar aquela região para a concretização do corredor de exportação e importação pela Rota Bioceânica, além do fortalecimento e crescimento dos portos. Será a nossa nova Paranaguá, reduzindo distâncias marítimas e tornando Mato Grosso do Sul mais competitivo.¹⁷¹

É importante questionarmos sobre essa busca política deliberada e desenfreada pela competitividade. Como foi possível averiguar ao longo desse trabalho, durante todo o processo de discussão e implementação do corredor, a sociedade foi pouco ouvida. O projeto literalmente vem de cima para baixo, como se coubesse ao restante da população apenas acatá-lo

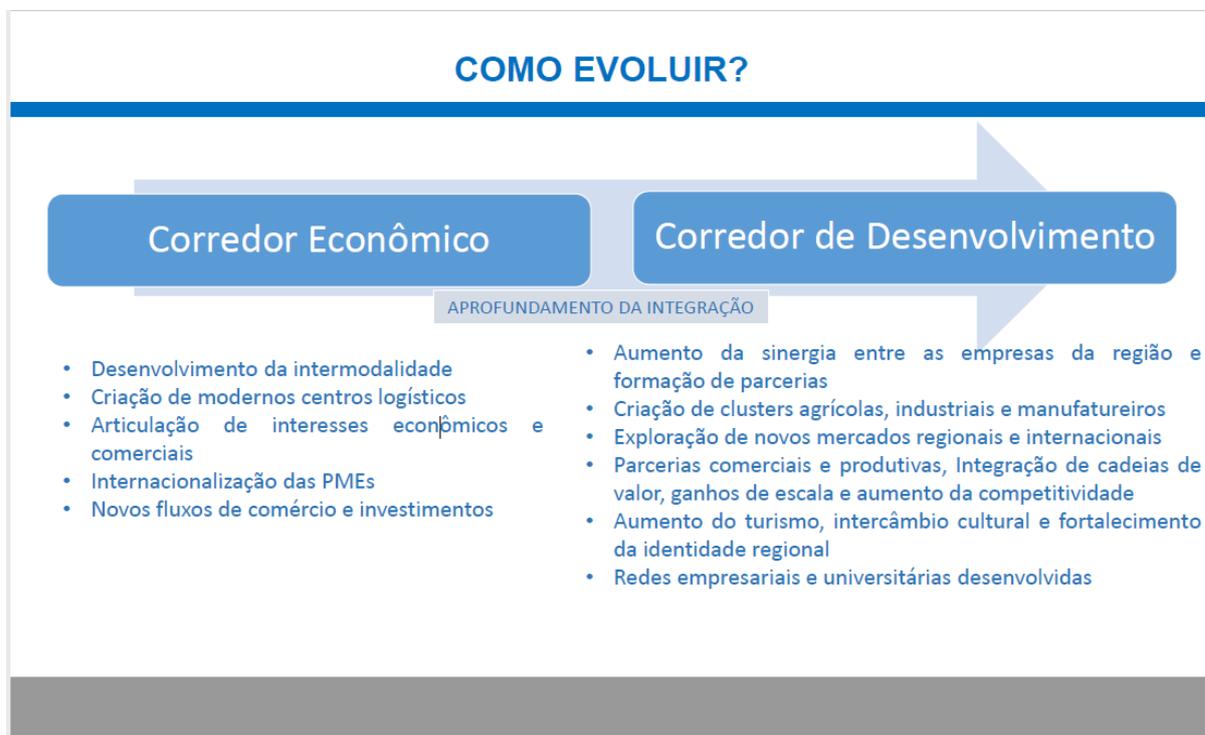
O próprio coordenador nacional da Rota Bioceânica, do lado brasileiro, Coordenador Nacional dos Corredores Rodoviário e Ferroviário Bioceânicos e coordenador-geral de Assuntos Econômicos Latino-Americanos e Caribenhos do Ministério das Relações Exteriores do Brasil, tem evidenciado sua preocupação com relação ao impacto social deste empreendimento:

A infraestrutura física quando é implantada gera externalidades positivas e negativas. As positivas vão ser exploradas pelo setor privado, como os novos fluxos de comércio, novos investimentos, mais emprego, acesso à tecnologia. Agora tem as questões negativas que são igualmente importantes, como, por exemplo, o aumento do consumo da droga, como a modernidade vai conviver com as culturas tradicionais. São questões em que é importante abrir o espaço para o pensamento, para a ação universitária.¹⁷²

¹⁷¹ COUTO, Gabriela. Investimentos preparam Porto Murtinho para virar portal da Rota Bioceânica. 2022. **Campo Grande News**.

¹⁷² ASSESSORIA DE COMUNICAÇÃO DO PROJETO MULTIDISCIPLINAR CORREDOR BIOCEÂNICO. Pesquisadores analisam potencialidades do Corredor Bioceânico. 2020. **Corredor Bioceânico**.

Figura 8 - Apresentação sobre o Corredor Bioceânico do ministro João Carlos Parkinson de Castro.



Fonte: BRASIL, 2020

Parece-nos uma visão equivocada, porque efetivamente é um processo dinâmico, histórico, contraditório e não evolutivo. Trata-se de uma visão etapista. Ademais conforme destacado por Bitencourt (2021, p. 109):

(...). a execução desse projeto representa um rearranjo de relações de poder na escala sul-americana, assim como na regional e na local. Isso ocorre porque, na escala regional e, principalmente, na local, há a imposição de novos usos ao território, a fim de dinamizar a competitividade de segmentos produtivos domésticos em mercados americanos e asiáticos. Além disso, representa a existência de uma racionalidade geopolítica que se sobrepõe, parcialmente, às significativas inflexões que se sucederam no contexto político brasileiro, ao longo das últimas décadas.

Novos usos, novas territorialidades, que carregam consigo um conjunto de tensões, conflitos e contradições, que estão longe de serem expressas na dualidade positivo-negativo, conforme exposto pelo Coordenador vinculado ao Ministério das Relações Exteriores (BR).

Importante mencionar também que na margem direita do rio Paraguai, no Departamento de Alto Paraguai, está situado o município de Carmelo Peralta. Trata-se do local, onde será construída a ponte sobre o Paraguai. Embora as infraestruturas de transportes disponíveis sejam precárias, há fluxos transfronteiriços entre Carmelo Peralta (PY) e Porto

Murtinho (BR). Atualmente, esses fluxos apresentam características capilares, uma vez que as interações ocorrem somente na escala local, como a realização de feiras. Além disso, a ocorrência de trocas difusas entre os habitantes desses municípios vizinhos constrói um padrão de integração espontânea.

No bojo desse processo, Almeida et al (2021, p. 12), argumentam que:

(...) las políticas públicas deben estar atentas y preparadas para el aumento significativo de usuarios de servicios, así como debe garantizar derechos sociales y distribución de renta por medio de programas y acciones volcadas hacia las especificidades de un local en desarrollo.

Resta-nos nos indagar, até quando o local – ou esse espaço geográfico - expresso na fronteira entre Carmelo Peralta e Porto Murtinho estarão “em desenvolvimento”. Quando, como e para quem chegará, afinal, esse desenvolvimento?

4.1 Investimentos em equipamentos urbanos

De acordo com o prefeito (PSDB, gestão 2021-2024), o município tem orçamento anual de R\$ 80 milhões. Esse é o mesmo valor dos investimentos que chegam à cidade de 17 mil habitantes por meio de recursos do governo estadual e de emendas parlamentares.

Temos mais de R\$ 80 milhões para investir. Vamos ampliar hospital, asfalto, aeroporto. Estamos fazendo licitações. Só em asfalto, serão em torno de R\$ 20 milhões para recapeamento e ampliação. Temos dois portos funcionando e mais dois para funcionar. São duas vertentes de desenvolvimento: os portos que vão para o [Oceano] Atlântico e a Rota Bioceânica, que vai para o Pacífico.¹⁷³

Segundo o prefeito, o município já teve injeção de dinheiro com o aquecimento do mercado de compra e venda de fazendas, que resulta no crescimento da receita do ITBI (Imposto de Transmissão de Bens Imóveis). Textualmente: “E também vamos ter mais competitividade. Já fui procurado por grandes empresas que querem se estabelecer em Porto Murtinho”.

¹⁷³ SANTOS, Aline dos. Novos portos retomam vocação de cidade no caminho da Rota Bioceânica. 2021. **Campo Grande News**.

Foto 41 - Hospital de Porto Murtinho entrou no pacote de investimentos.



Fonte: KAWAMINAMI, 2021

O município, que abriga rebanho de um milhão de cabeças de gado, é o segundo maior de MS no quesito território: 17.735 Km². A expectativa é que a cidade receba mais cinco mil moradores com a ativação da Rota Bioceânica.¹⁷⁴

Com o Paraguai acelerando as obras de pavimentação da Rodovia do Chaco até a fronteira com a Argentina e contratando a construção da ponte sobre o Rio Paraguai, a Rota Bioceânica é tida como uma realidade e Porto Murtinho, no centro desse grande corredor, começa a se preparar para receber novos investimentos públicos e privados e se transformar – no dizer governamental e midiático - como uma Nova Paranaguá.

“Nossa região ganhou importância nacional depois de tantos anos de isolamento”, menciona o prefeito Nelson Cintra, que projeta o dobro da população de Murtinho, hoje de 18 mil habitantes, em cinco anos, com a Bioceânica em operação.¹⁷⁵

¹⁷⁴ SANTOS, Aline dos. Novos portos retomam vocação de cidade no caminho da Rota Bioceânica. 2021. **Campo Grande News**.

¹⁷⁵ OSHIRO, Ana. Com R\$ 80 milhões de recursos para 2022, Porto Murtinho se prepara para "boom". 2021. **Campo Grande News**.

Foto 42 - vista parcial da cidade de Porto Murtinho, ao fundo o rio Paraguai.



Fonte: OSHIRO, 2021.

A perspectiva é de que a partir da construção da ponte e implantação de dois novos portos às margens do Rio Paraguai, o município se tornará – de novo, no dizer governamental, ideológico e midiático - um grande *hub* logístico da América do Sul com os modais rodoviário e hidroviário.

Como já mencionamos, as obras em processo de licitação previstas para o próximo ano somam mais de R\$ 80 milhões, dos quais o governo sul-mato-grossense garantiu R\$ 20 milhões para restaurar o pavimento urbano e ampliar a malha pavimentada, criando condições de expansão do comércio e melhoria do acesso. Também está previsto a ampliação do hospital e do aeroporto e recuperação dos casarões que compõem o centro histórico local.¹⁷⁶

4.1.2 O aeroporto municipal

¹⁷⁶ OSHIRO, Ana. Com R\$ 80 milhões de recursos para 2022, Porto Murtinho se prepara para "boom". 2021. **Campo Grande News**.

O Governo de Mato Grosso do Sul, assinou o contrato com a empresa Meta Construtora para obra de reforma e implantação de cerca operacional e construção de guarita de vigilância no aeroporto de Porto Murtinho. Constatamos que a obra terá um investimento de R\$ 2,15 milhões de recursos estaduais,¹⁷⁷ com recursos “ordinários do Tesouro.”¹⁷⁸

A empresa vencedora da licitação terá o prazo de 120 dias (4 meses) para executar a obra no local, assim que for expedida a ordem de início de serviços pela Seinfra (Secretaria de Estado de Infraestrutura). O contrato firmado foi publicado em 11 de janeiro de 2022, no Diário Oficial de Mato Grosso do Sul.

Ademais, constatamos que a reforma e ampliação do aeroporto da cidade está previsto no pacote de investimentos que visa melhorar a infraestrutura de Porto Murtinho. O secretário de Infraestrutura, Eduardo Riedel, ressaltou que os investimentos no município são estratégicos e vão trazer resultados. No seu dizer: "A modernização em todo o Estado passa por um ponto muito importante, que é a rota bioceânica. Porto Murtinho é fundamental como importante polo de exportação dos nossos produtos, potencializando nosso setor produtivo".¹⁷⁹

4.1.3 Pontes

Constatamos que em 21 de janeiro de 2022, o Governo estadual publicou no Diário Oficial, o extrato de contrato para construção de novas pontes em Porto Murtinho, com investimentos de mais R\$ 884,5 mil em obras. De acordo com o extrato oficial, a empresa escolhida para a obra é a Nipha Engenharia Ltda, que terá 90 dias para concluir os trabalhos que fazem parte do lote 8. Serão construídas pontes de madeira sobre vazantes na cidade com 66 metros de extensão ao todo.

Os recursos são da Fundersul (Fundo de Desenvolvimento do Sistema Rodoviário de Mato Grosso do Sul), destinados justamente para pontes de madeira. O objetivo governamental é melhorar os acessos, tráfego local e o escoamento da produção. Nas palavras do então secretário de infraestrutura de Mato Grosso do Sul:

Continuamos os investimentos na cidade no setor de infraestrutura. A modernização em todo o Estado passa por um ponto muito importante, que é a rota bioceânica. Porto Murtinho é fundamental para viabilizarmos este

¹⁷⁷ **DOURADOS NEWS**. Corredor Bioceânico: Porto Murtinho terá aeroporto reformado. 2022.

¹⁷⁸ **MATO GROSSO DO SUL. DIÁRIO OFICIAL DO ESTADO DE**. Extrato do Contrato N° 0272/2021/SEINFRA N° Cadastral 16812 - Processo: 57/002.438/2021. Publicado em 11.01.2022. Diário oficial eletrônico n° 10.727, p.46.

¹⁷⁹ **DOURADOS NEWS**. Corredor Bioceânico: Porto Murtinho terá aeroporto reformado. 2022.

projeto, que vai nos ajudar nas exportações valorização dos nossos produtos.¹⁸⁰

4.2 Novos terminais hidroviários interiores

Como já dito, Porto Murtinho é considerada um importante *hub* logístico e entrada da Rota Bioceânica. Nesse contexto, o município tem a previsão de implantação de dois novos portos, com estimativa de investimentos que superam R\$ 400 milhões.

É a psicofera do agro, no bojo do qual Porto Murtinho, passa a ser considerada um importante *hub* logístico e entrada da Rota Bioceânica, com destacado papel atribuído também a hidrovia do Paraguai.

Evidenciamos que o projeto mais adiantado é da Docas Fluvial de Murtinho, que já está autorizado na Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários). O outro que está sendo viabilizado é o de Porto Saladero.

Foto 43 - Aspecto da hidrovia em Porto Murtinho.



Fonte: RUIZ, 2022.

¹⁸⁰ CHUVA, Ana Paula. Governo vai investir R\$ 884 mil para construção de pontes em Porto Murtinho. 2022. **Campo Grande News.**

Além desse projeto, outros grupos estudam empreendimentos, e já adquiriram áreas próximas ao terminal do Governo. O titular da SEMAGRO/MS, assevera que:

Os empreendimentos são de empresas com amplo conhecimento de navegação do rio Paraguai, com outros terminais portuários ao redor do Brasil e do mundo. Ou seja, tem bastante *expertise* de escoamento por via marítima.

O investimento da Docas Fluvial de Murtinho será acima de R\$ 100 milhões na construção de um terminal de granel sólido (para produtos agrícolas, fertilizantes e insumos) com capacidade de movimentar mais de 2,2 milhões de toneladas no ano.¹⁸¹

Constatamos que em abril de 2020, a ANTAQ - AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS - considerando o que consta do Processo nº 50300.021606/2019-91 e tendo em vista o deliberado em sua 476ª Reunião Ordinária, realizada entre 20 e 23 de abril de 2020, reconheceu – através da Resolução Nº 7.721, de 24 de abril de 2020 a possibilidade de celebração de Contrato de Adesão entre o Ministério da Infraestrutura, na qualidade de Poder Concedente, e a empresa DOCAS FLUVIAL DE PORTO MURTINHO LTDA, referente à autorização para construção e exploração de Terminal de Uso Privado - TUP - no município de Porto Murtinho/MS, para movimentação e armazenagem de granéis líquidos, sólidos e carga geral.¹⁸²

A previsão é gerar 450 empregos diretos e indiretos. A empresa já possui área de cinco hectares na barranca do rio Paraguai onde vai construir as linhas de carregamento, três silos de 15 mil toneladas cada e um armazém para 35 mil toneladas de fertilizantes. O grupo já opera outros três portos (dois no Uruguai e um no Paraguai) e é dono de uma das maiores frotas de navios tanques, barcaças e empurradores em navegação na hidrovia.

No interior da psicofera criado em torno da Rota, constatamos que o titular da SEMAGRO/MS Jaime Verruck advogou:

Estes portos vão diversificar nichos de produtos de exportação e importação. A ideia é movimentar mercadorias variadas. A tendência é fazer um ou dois terminais para grãos e outros voltados para combustíveis, fertilizantes e produtos de valor agregado.¹⁸³

¹⁸¹ MATTOS, Adriel. Nível de hidrovia sobe e porto em MS tem primeiro embarque de 2022. **Campo Grande News**.

¹⁸² BRASIL. Diário Oficial da União. **Seção 1** ISSN 1677-7042 Nº 79, segunda-feira, 27 de abril de 2020.

¹⁸³ ARMÔA, Marcelo. Portal da Rota Bioceânica, Porto Murtinho terá R\$ 400 milhões de investimento em novos terminais portuários. 2022. **SEMAGRO MS**.

Em fevereiro de 2021, na ocasião da entrega do contorno rodoviário na cidade de Porto Murtinho, o governador de Mato Grosso do Sul (gestão 2018-2022) afirmou que os investimentos no município vão contribuir com a rota bioceânica. Textualmente: “O maior gargalo sempre foi a logística, que encarece o preço final do produto. Com esta rota vamos crescer muito nas exportações e assim fortalecer nossa economia”.¹⁸⁴ Ainda citou que Mato Grosso do Sul deve ter o maior PIB (Produto Interno Bruto) de crescimento no País e que este projeto em curso vai fazer parte deste contexto. “Como se encurta o caminho em até 17 dias de viagem de navio, podemos baratear em até 50% os gastos com frete marítimo, o que vai nos ajudar tanto nas exportações, como importações” (ROCHA; ANDRADE, 2021).

Neste ritmo de crescimento, o governador citou que já existe o alinhamento e negociação para implantação de novos portos na cidade. “Já estamos em conversa com as empresas Navios e PTP e tem outros grupos interessados em abrir portos aqui na cidade, mostrando um horizonte de possibilidades”.¹⁸⁵

Cidade cuja fundação deriva de um porto aberto para escoar a produção de erva-mate da Companhia Matte Larangeira pelo Rio Paraguai, Porto Murtinho ganha projeção com a Rota Bioceânica e também vive os planos de uma expansão de portos. O mais antigo (público) vai a leilão; o terminal privado – FV Cereais, será ampliado e outros dois devem se instalar às margens do rio Paraguai.

Jaime Elias Verruck, titular da Semagro/MS (gestão 2018-2022) - Secretaria de Meio Ambiente, Desenvolvimento Econômico, Produção e Agricultura Familiar – afirma que:

Nós temos dois portos. Um é o público, que vamos colocar à venda no próximo ano. Ele era concessionado, mas deu caducidade no contrato. O governo vai fazer a venda desse ativo em leilão. O outro porto solicitou ampliação. E temos mais duas solicitações de licenciamento de dois portos, que estão em fase de licenciamento. Ao final desse processo todo, ficariam quatro portos.¹⁸⁶

Com início das operações em fevereiro de 2020, o porto do Grupo FV Cereais leva a soja produzida em Mato Grosso do Sul para San Lorenzo, na Argentina. A viagem descendo o rio demora até sete dias, com comboios formados por 12 a 20 barcaças. Elas retornam a Porto Murtinho vazias. Cada barcaça tem capacidade de carga que varia de 1.500 toneladas a 2.800 toneladas. Com o rio baixo, as barcaças podem ser carregadas com no máximo 70% da carga

¹⁸⁴ ROCHA, Leonardo; ANDRADE, Sílvia de. Contorno viário de Porto Murtinho vai melhorar o escoamento da produção e o acesso aos portos. 2021. **AGESUL MS**.

¹⁸⁵ Idem.

¹⁸⁶ SANTOS, Aline dos. Novos portos retomam vocação de cidade no caminho da Rota Bioceânica. 2021. **Campo Grande News**.

que comportariam quando há melhores condições de navegabilidade. Desta forma, para evitar o chamado "frete morto", a opção é mandar a soja produzida em Mato Grosso do Sul de caminhão até porto de Paranaguá (PR), no Atlântico.¹⁸⁷

O terminal interior da FV Cereais planeja expansão. No dizer de Genivaldo dos Santos, gerente de operações portuárias: “Temos uma capacidade de movimentação que ainda não atingimos por conta da demanda e a baixa do rio. Mas temos espaço para ampliar e temos também terreno para um segundo terminal.

Em 2020, o porto movimentou 265 mil toneladas. Em 2021, foram 250 mil toneladas. Ademais, assegura que: “Esse fluxo é dividido conforme a demanda do exportador e a condição de frete hidroviário”.¹⁸⁸

Foto 44 - Vista aérea do Terminal privado.



Fonte: CAMPO GRANDE NEWS, 2022.

¹⁸⁷ SANTOS, Aline dos. Novos portos retomam vocação de cidade no caminho da Rota Bioceânica. 2021. **Campo Grande News.**

¹⁸⁸ Idem.

Foto 45 - Vista do pátio do Terminal: estacionamento de caminhões.



Fonte: CAMPO GRANDE NEWS, 2022.

Constatamos que o Terminal Portuário do Grupo FV está recebendo, desde o dia 13/5/2022, uma grande quantidade em comboio de barcaças para carregamento de soja, serão ao todo 36 barcaças, que irão totalizar um volume com cerca de 85.000 toneladas até final de maio.

Em post patrocinado pela própria empresa - Rubia Cynara, diretora administrativa e financeira do Grupo FV assegurou que: “Neste mês [maio], teremos uma movimentação mensal recorde. Para 2022 já temos 155.000 toneladas contratadas e nossa expectativa é chegarmos em 600.000 toneladas de movimentação de soja até o final do ano em virtude da forte demanda de soja para Argentina”.¹⁸⁹

Midiaticamente, se argumenta que:

O Grupo FV Cereais, atua em todo Estado do Mato Grosso do Sul, na originação de Soja e Milho, trabalhando em parceria com grandes tradings, tanto no mercado interno e exportação.

Atualmente o grupo FV Cereais, vem se consolidando no setor do agronegócio de forma estruturada, buscando inovação e oportunidades, para melhor atender seus clientes e parceiros, visando o equilíbrio econômico-financeiro, buscando sempre a excelência comercial e operacional em suas atividades,

¹⁸⁹CAMPO GRANDE NEWS. Terminal Portuário em Porto Murtinho tem movimentação recorde. 2022.

contribuindo para o desenvolvimento do agronegócio no Mato Grosso do Sul.¹⁹⁰

E segue:

Nosso objetivo é buscar soluções de negócio para os produtores, revendas e parceiros, levar informação de mercado, atender demandas logísticas e oferecer sempre as melhores oportunidades para um relacionamento de confiança e seriedade nos negócios. Fazendo com que os produtores rurais tenham maior tranquilidade e segurança no momento da comercialização.

A profícua reflexão de Pêcheux (1997) nos permite compreender tal posição:

(...) posição de enunciação do sujeito traduz o multiforme sentido que o discurso pode produzir. Com efeito, a conjuntura de um discurso depende de sua condição de produção, por meio da qual é possível apontar, também, as contradições (PÊCHEUX, 1997).

Encontramos no seu próprio endereço eletrônico:

O Grupo FV Cereais teve seu início em 2006 no recebimento, beneficiamento, armazenamento e comercialização de grãos para mercado interno e externo. Seus sócios idealizadores atuam no agronegócio há mais de quarenta anos como produtores rurais, plantam aproximadamente 20.000 hectares de soja e milho.¹⁹¹

Tornou-se o maior exportador brasileiro de soja pelo Rio Paraguai, estando hoje entre as maiores cerealistas do Mato Grosso do Sul, com uma expressiva movimentação em grãos.¹⁹²

Além do Terminal Portuário, o Grupo FV tem suas operações em mais dois pilares do AGRO, na originação de soja e milho com uma tradição de mais de 40 anos de produção, comercializando em torno de 1.800.000 tons de soja e milho anualmente. E na comercialização, pois está entre as maiores tradings do Mato Grosso do Sul, sendo o maior exportador brasileiro de soja pelo Rio Paraguai.

Nas palavras da diretora do Grupo:

Nosso propósito é gerar um crescimento sustentável para toda Região, Estado e País. O desenvolvimento desta região é uma realidade e contamos com um Terminal extremamente versátil, pois pode operar qualquer tipo de produto, isso amplia as possibilidades para atendermos novos parceiros.¹⁹³

¹⁹⁰ Informação obtida a partir de dados do *site Grupo FV Cereais Terminal*, cujo endereço eletrônico consta nas referências bibliográficas.

¹⁹¹ *Idem*.

¹⁹² *Idem*.

¹⁹³ CAMPO GRANDE NEWS. Terminal Portuário em Porto Murtinho tem movimentação recorde. 2022.

Fernandes (2015, p. 67-8):

Quando o Estado age, há uma indução a isso; ele é, de certa forma, “provocado”. Cabe ressaltar que as ações do Estado, enquanto ações no espaço, são dotadas de intencionalidades e acompanhadas por discursos. Intencionalidades e discursos tornam-se então um dado importante na análise da atuação do Estado, pois são capazes de revelar as forças determinantes da ação estatal.

O Estado atua de forma a responder aos anseios, às “provocações”, que lhe são feitas por agentes hegemônicos dotados de poder e influência. Esses grupos, como no caso do agronegócio, alegam ser a base econômica estadual e que para tanto, é necessário que sejam amparados em suas necessidades. A impressão que se tem, é que a população que não está envolvida em tais atividades, não tem tanta importância, pois não trazem “dinheiro grande” para os cofres públicos. Embora os cidadãos paguem seus impostos e colaborem socialmente nas mais diversas atividades, suas carências muitas vezes são empurradas para debaixo do tapete em nome de grupos mais influentes e “decisivos”.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Concluimos a dissertação, mas não o conhecimento produzido. O Corredor encontra-se ainda em processo de implementação e diversas questões ainda permanecem sem respostas porque além de inconclusas são demasiadamente complexas. Outras, poderão ser analisadas ao longo de nossa trajetória enquanto pesquisadora. Assim, este é o início de algumas “frentes de pesquisa” que foram abertas. Mas, o que apresentamos nesta conclusão é um esforço de “enlaçamento” do conteúdo analisado e das reflexões empreendidas no percurso deste trabalho.

Com se trata de um projeto ou ação política (POULANTZAS, 2000) e ainda em execução, certamente, novas dinâmicas serão produzidas exigindo outras investigações, todavia, o caminho que trilhamos até aqui nos conduziu a compreender a importância – historicamente determinada - da fluidez territorial como condição necessária para que toda mercadoria se realize como tal.

Tendo na aceleração, fluidez e competitividade alguns de seus imperativos, o período atual é dominado pela “racionalidade” econômica corporativa capitalista – a razão do capital. No interior desse processo, evidenciamos a relação entre a logística e globalização, denotando a adoção de sua prática pelas grandes corporações preocupadas com uma melhor integração funcional das cadeias produtivas de valor. No caso em tela, a relação entre logística e agronegócio globalizado.

Os agentes hegemônicos, ao defenderem sua “razão”, pressionam o Estado para o estabelecimento de projetos que visem um sistema de movimento (fluidez territorial) e são determinantes pela atuação “cirúrgica”, empreendida no território. Assim, apenas os agentes hegemônicos da economia conseguem converter a fluidez potencial em fluidez efetiva, ou seja, ampliam sua mobilidade geográfica por meio do uso corporativo do território. Nesse contexto, ampliam-se as redes de transporte, que se tornam mais densas e mais modernas; e, graças à modernização das comunicações, criam-se as condições de fluidez do território, uma fluidez potencial, representada pela presença das infraestruturas, e uma fluidez efetiva, significada pelo seu uso, produzindo desordens (DIAS, 2002), numa velocidade sem precedentes que podem engendrar processos de exclusão social.

Assim, no período atual, a logística assume papel de relevo, constituindo-se num ramo de atividade econômica que tem uma nítida função estratégica para as corporações, que é a de “domar as adversidades espaciais e temporais em seu favor” (SILVA JÚNIOR, 2009).

Temos então, um contexto em que essas ações do Estado sinalizam que os interesses privados primam sobre os interesses da sociedade. Debruçando-se acerca dessa problemática

Santos Milton (2012) leciona que o Estado funciona “como um instrumento de homogeneização do espaço e do equipamento de infraestrutura, ele torna-se o responsável maior pela penetração das inovações e pelo sucesso dos capitais investidos, sobretudo os grandes capitais” (SANTOS MILTON, 2012, p. 222)

Desse modo, os Estados (no caso que estudamos o Estado brasileiro, mas também o paraguaio, o chileno e o argentino) agem no ambiente regional/internacional procurando compatibilizar as necessidades domésticas - produzidas pela combinação de interesses de diversos grupos de pressão - com as possibilidades externas para cooperação e parceria econômica.

No bojo desse processo, a circulação passa a ser uma prioridade e um campo de atuação estratégica de Estados e empresas. A racionalidade preside o movimento das mercadorias. Portanto, a circulação ganha destaque, evidenciando o caráter essencial dos fluxos para a realização da produção no tempo desejado. Um tempo que passa a ser moldado de acordo com os equipamentos técnicos disponíveis, comunicações e estratégias.

Trata-se, portanto, de uma política deliberada de circulação (mais do que de produção propriamente dita), cujo encaminhamento parece seguir na direção de melhorar as condições da integração aos mercados externos (Ásia, sobretudo) – pelo menos essa tem sido a postura assumida pelo Estado, bem como por associações corporativas.

Assim, o Corredor Rodoviário Bioceânico deve a sua existência ao mercado internacional, sobretudo asiático. E sua lógica é presidida pela competitividade da produção hegemônica – agronegócio globalizado – e da circulação corporativa. Nesse sentido, é uma expressão geográfica da produção e da circulação obedientes.

Neste contexto, o espaço geográfico torna-se, cada vez mais, carregado de sistemas técnicos, ações, densidades normativas condizentes aos interesses materiais dos agentes hegemônicos. Assim, ampliam-se os fluxos materiais (transportes) e imateriais (comunicações), aumenta a divisão social e territorial do trabalho e aprofunda-se a especialização produtiva, como manifestações – históricas e geográficas - do processo de mundialização do capital. Tais manifestações são muito visíveis no território sul-mato-grossense, onde a especialização produtiva voltada ao agronegócio (re)produzem o espaço, internalizam as narrativas (a psicofera do agro!) e implementam normas de acordo com seus interesses (incentivos à exportação, linhas específicas de financiamentos, facilidades aduaneiras etc.). Não sem tensões e contradições.

Com tais pressupostos, asseveramos que o Corredor Rodoviário Bioceânico, via Porto Murtinho, reforça a topologia extravertida da rede de transportes no Mato Grosso do Sul. Aliás, um processo histórico, na política de transportes no país.

Como demonstram, exemplarmente, Braga e Castillo (2013), para além de simples pontos que denotam certo grau de centralidade ao longo das redes de transportes, os nós logísticos – como no caso de Porto Murтинho (MS) - são expressões territoriais da política e da economia, sensíveis ao contexto histórico e à situação geográfica (SILVEIRA, 1999) nos quais emergem. A pesquisa empreendida aqui neste trabalho, demonstra a carência em equipamentos urbanos na cidade de Porto Murтинho, o que nos leva a questionar o discurso que eleva a cidade da *hub* logístico, quando carece de infraestruturas de toda sorte.

Portanto, o Corredor Bioceânico parece-nos como uma materialidade fazendo uso do território brasileiro – no caso em tela, especificamente, o Sul-mato-grossense - a partir das demandas logísticas decorrentes do movimento de produtos agrícolas (*commodities*), fundamentalmente para exportação.

Ademais, é importante destacarmos que a função do Estado é zelar pela qualidade de vida da sociedade em geral. As políticas públicas – expressas na ação do Estado - devem reassumir seu papel determinante e relacional com o território e da sociedade, a despeito das correntes e dos interesses que apregoam a adaptação à globalização a todo custo. Na psicofera criada o Mato Grosso do Sul deliberadamente se posicionará como um *hub* logístico regional e nacional. Contraditoriamente isso implica em priorizar investimentos públicos num setor, em detrimento dos outros. Ação e omissão.

Foi possível ao longo dessa pesquisa averiguarmos como o Corredor e seus vultosos investimentos com recursos públicos estão amplamente voltados para os agentes do agronegócio. Para a sociedade, há o discurso de que haverá a importação de bens materiais a preços muito mais acessíveis (como TV's e computadores), “desenvolvimento” para as cidades, além da possibilidade de fazer turismo pelas belas paisagens dos países vizinhos. Enquanto isso, o agronegócio poderá aumentar significativamente seus lucros. Quando a equação é fechada, a balança fica pendida de forma muito desproporcional.

Embora os governos dos países envolvidos no Corredor destaquem de forma significativa a questão da integração, como a realização de um sonho, de países que mesmo vizinhos ainda possuem relações um tanto quanto distantes, essa integração é visivelmente comercial, pois se fala apenas em dados numéricos, comerciais, seja em entrevistas, fóruns e eventos de toda sorte sobre o Corredor. Não vemos pessoas, apenas números astronômicos, estatísticas burguesas.

O processo de integração perseguido pelo Estado brasileiro com a implantação do Corredor Bioceânico trata-se, na essência de um projeto alternativo de integração, de caráter neoliberal-conservador, em contexto bastante adverso politicamente – materializado com ruptura do projeto democrático-participativo – e umbilicalmente articulado ao neoliberalismo.

Efetivamente, concebe a integração como fenômeno fundamentalmente comercial, tendo o crescimento de indicadores econômicos como objetivo precípuo, e a própria cidadania comparada à inserção individual no mercado, pautado na “novidade” de seu momento predominantemente marcado por governos conservadores.

Demonstramos que a integração propugnada nessa iniciativa é apoiada por agências multilaterais e almeja aumentar a fluidez do território para facilitar o escoamento de recursos naturais e dos principais produtos da pauta de exportação dos países envolvidos: Brasil, Paraguai, Argentina e Chile. O primeiro, em especial, desconsiderando os impactos socioambientais e sem uma ampla discussão com a sociedade. Constatamos, em diversas situações, algumas participações mais no sentido de legitimar o processo do que efetivamente reposicioná-lo.

Dessa situação emergem os alicerces, discursivos e práticos, técnicos e políticos, dos investimentos (públicos, privados e híbridos) em logística, traduzidos como demanda corporativa, mas também como estratégia territorial do Estado, visando à redução do custo-país e ao aumento da competitividade e da fluidez como garantia de exportação.

Como mencionamos logo de início, essa discussão não se encerra aqui. Tampouco, em 2024, quando se prevê a finalização das obras deste Corredor Rodoviário: distâncias mais curtas, pontes concretizadas, novos terminais hidroviários interiores, novos portos secos, aduanas ágeis e integradas, centros de distribuição. Enfim, como num passe de mágica e de maneira evolutiva - “um novo Mato Grosso do Sul surgirá”.

Essa política territorial é nova mesmo? Nova para quem? Quais são suas (des)ordens e contradições?

REFERÊNCIAS

ABC. Municipalidad licita el puente de la bioceánica. 2021. **Abc**. Disponível em: <<https://www.abc.com.py/nacionales/2021/03/24/municipalidad-licita-el-puente-de-la-bioceanica/>>. Acesso em: 31 de mar. de 2022.

ABC. Puente de lar ruta bioceánica será mucho más caro que el de Chaco'i. 2021. **Abc**. Disponível em: <https://www.abc.com.py/nacionales/2021/07/30/puente-de-la-ruta-bioceanica-sera-mucho-mas-carro-que-el-de-chacoi/>. Acesso em: 29 de mar. de 2022.

ABC. Socios de Tape Porã compiten entre sí em licitación del puente bioceánico. 2021. **Abc**. Disponível em: <<https://www.abc.com.py/nacionales/2021/07/29/socios-de-tape-pora-compiten-entre-si-en-licitacion-del-puente-bioceanico/>>. Acesso em: 29 de mar. de 2022.

ABREU, Silvana de. **Planejamento governamental: a Sudeco no espaço mato-grossense: contexto, propósitos e contradições**. São Paulo: USP/FFLCH, Tese (Doutorado), 2001.

ALMEIDA, Luciane Pino *et al.* A rota bioceânica e políticas públicas dos municípios fronteiriços de Porto Murtinho/Brasil - Carmelo Peralta/Paraguai. In: **INTERAÇÕES**, Campo Grande, MS, v. 22, n. 4, out./dez. 2021, p.1-14.

ÁLVAREZ, Álvaro. **Corredores Bioceánicos y reordenamiento territorial del territorio em la Argentina**. VII Congreso Nacional de Geografía de Universidades Públicas y XXI Jornadas de Geografía de la UNLP. La Plata 9, 10 y 11 de octubre de 2019.

ANDRADE, Sílvio de. Agesul contrata obra do contorno rodoviário de Porto Murtinho que custará R\$ 25 milhões. 2020. **AGESUL MS**. Disponível em <<https://www.agesul.ms.gov.br/agesul-contrata-obra-do-contorno-rodoviario-de-porto-murtinho-que-custara-r-25-milhoes/>> Acesso em: 21 de set. de 2021.

ANDRADE, Sílvio de. Concluído, contorno rodoviário de Porto Murtinho valoriza a cidade e elimina gargalos da logística. 2020. **AGESUL MS**. Disponível em: <<https://www.agesul.ms.gov.br/concluido-contorno-rodoviario-de-porto-murtinho-valoriza-a-cidade-e-elimina-gargalos-da-logistica/>>. Acesso em: 26 de out. de 2021.

ARMÔA, Marcelo. Com dois portos ativos, volume das exportações de MS via Porto Murtinho cresce 57,83% em 2020. 2021. **SEMAGRO MS**. Disponível em: <<http://www.ms.gov.br/com-dois-portos-ativos-volume-das-exportacoes-de-ms-via-porto-murtinho-cresce-5783-em-2020/>>. Acesso em: 04 de nov. de 2021.

ARMÔA, Marcelo. Com dois portos operando, Murtinho deve exportar 20% da safra de soja de MS em 2021. 2020. **SEMAGRO MS**. Disponível em: <http://www.ms.gov.br/com-dois-portos-operando-murtinho-deve-exportar-20-da-safra-de-soja-de-ms-em-2021/>. Acesso em: 27 de out. de 2021.

ARMÔA, Marcelo. Expedição de MS cruza a fronteira levando a certeza da viabilidade da rota bioceânica. 2017. **SEMAGRO MS**. Disponível em: <<https://www.semagro.ms.gov.br/expedicao-de-ms-cruza-a-fronteira-levando-a-certeza-da-viabilidade-da-rota-bioceanica/>>. Acesso em: 26 de out. de 2021.

ARMÔA, Marcelo. Portal da Rota Bioceânica, Porto Murtinho terá R\$ 400 milhões de investimento em novos terminais portuários. 2022. **SEMAGRO MS**. Disponível em: <<https://www.semagro.ms.gov.br/portal-da-rota-bioceanica-porto-murtinho-tera-investimentos-de-r-400-milhoes-em-novos-terminais-portuarios/>>. Acesso em: 22 de mar. de 2022.

ARMÔA, Marcelo. Publicado edital para construção da ponte sobre o Rio Paraguai entre Porto Murtinho e Carmelo Peralta. 2021. **SEMAGRO MS**. Disponível em: <<http://www.ms.gov.br/publicado-edital-para-construcao-da-ponte-sobre-o-rio-paraguai-entre-porto-murtinho-e-carmelo-peralta/>>. Acesso em: 17 de set. de 2021.

ARROYO, Mónica. CRUZ, Rita de Cássia Ariza (Org.). **Território e Circulação: A dinâmica contraditória da globalização**. São Paulo: FAPESP/PPGH/CAPES/Annablume Geografias, 2015.

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DE MS. 1º Fórum Integração dos Municípios do Corredor Bioceânico. 2022. **You Tube**. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=31gqTnWnlXM&t=9373s&ab_channel=AssembleiaLegislativaDeMS>. Acesso em: 30 de mai. de 2022.

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DE MS. Leia na íntegra a mensagem do governador à Assembléia. 2005. **Al.ms**. Disponível em: <<https://al.ms.gov.br/Noticias/48816/leia-na-integra-a-mensagem-do-governador-a-assembleia>>. Acesso em: 15 de fev. de 2005.

ASSESSORIA DE COMUNICAÇÃO DO PROJETO MULTIDISCIPLINAR DO CORREDOR BIOCEÂNICO. Pesquisadores analisam potencialidades do Corredor Bioceânico. 2020. **Corredor Bioceânico**. Disponível em: <<https://corredorbioceanico.ufms.br/pesquisadores-analisam-potencialidades-do-corredor-bioceanico/>>. Acesso em: 20 jul. de 2020.

AYALA, Ezequiel *et al.* Alternativas logísticas para el transporte de granos. **Revista Transporte y Territorio**. Disponível em: <<http://revistascientificas.filo.uba.ar/index.php/rtt/article/view/7153>>. Acesso em: 20 abr. de 2022.

BARAT, Josef. Corredores de transportes e desenvolvimento regional. **Revista PPE**. Rio de Janeiro: IPEA, 1972, p. 301-38.

BARREDA, Andrea. Geopolítica, recursos estratégicos y multinacionales. **Revista Pueblos**. Disponível em: <<http://www.revistapueblos.org/spip.php?article311>>. Acesso em: 24.05.2022.

BARROS, Pedro Silva *et al.* **Corredor bioceânico de Mato Grosso do Sul ao pacífico: produção e comércio na rota da integração sul-americana**. Campo Grande: UEMS; Brasília: Ipea, 2020.

BARROS, Pedro Silva *et al.* Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. Corredor bioceânico de Mato Grosso do Sul ao Pacífico: produção e comércio na rota da integração sul-americana / Campo Grande: UEMS; Brasília: Ipea: 2020.

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

BEZERRA, Juscelino Eudamidas. Agronegócio e ideologia: contribuições teóricas. **Revista NERA**. Presidente Prudente: ano 12, nº 14, jan. /jun. 2009, p. 112-124.

BIBLIOTECA DIGITAL BRASILEIRA DE TESES E DISSERTAÇÕES. Disponível em: <<http://bdtd.ibict.br/vufind/www.ibict.br>>. Acesso em: 24 de out. de 2021.

BITENCOURT, Jackson Batista. A construção da RILA entre Argentina, Brasil, Chile e Paraguai e os novos usos territoriais no município de Porto Murtinho, no Brasil. In: **Geopolítica(s) Revista de estudios sobre espacio y poder**. 12(2), 2021, p. 207-229.

BNAMERICAS. Paraguai detalha agenda de infraestrutura de US\$ 454 milhões para 2022. 2022. **Bnamericas**. Disponível em: <<https://www.campograndenews.com.br/brasil/cidades/rota-bioceanica-paraguai-e-ms-inauguram-trecho-com-275-km-de-pavimentacao>>. Acesso em: 19 de mar. de 2022.

BOURDIEU, Pierre. **O poder simbólico**. 8 ed. Trad. Fernando Tomaz. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2005.

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

BRAGA, V; CASTILLO, R. Tipologia e topologia e nós logísticos no território brasileiro: uma análise dos terminais ferroviários e das plataformas multimodais. In: **Boletim Campineiro de Geografia**, v. 3, n. 2, 2013.

BRANDÃO, Maria de Azevedo (Org.). Estudos territoriais brasileiros. “O papel ativo da Geografia: um manifesto” In: **Milton Santos e o Brasil**. São Paulo: Perseu Abramo, 2004.

BRASIL, Ministério das Relações Exteriores. Corredor Rodoviário Bioceânico: uma oportunidade a ser explorada. 2020. **Governo Federal do Brasil**. Disponível em: <https://www.gov.br/agricultura/pt-br/assuntos/camaras-setoriais-tematicas/documentos/camaras-tematicas/infraestrutura-e-logistica/2020/71a-reuniao-ordinaria/app_71ro_ctlogistica_corredor.pdf>. Acesso em: 28 de jun. de 2022.

BRASIL, República Federativa do. **I PND – I Plano Nacional de Desenvolvimento (1972-1974)**. Brasília: Suplemento ao Diário Oficial de 17 de dezembro de 1971.

BRASIL. Ministério da Infraestrutura. Governo Federal lança edital de licitação para mais uma etapa da Rota Bioceânica. 2020. **Gov**. Disponível em: <<https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/noticias/ultimas-noticias/governo-federal-lanca-edital-de-licitacao-para-mais-uma-etapa-da-rota-bioceanica>>. Acesso em: 28 de ago. de 2021.

BRASIL. Ministério das Relações Exteriores. Acordo entre o Brasil e o Paraguai para a construção de uma ponte rodoviária sobre o rio Paraguai, entre Porto Murtinho e Carmelo Peralta. 2016. **Gov**. Disponível em: <https://www.gov.br/mre/pt-br/canais_atendimento/imprensa/notas-a-imprensa/acordo-entre-o-brasil-e-o-paraguai-para-a-construcao-de-uma-ponte-rodoviaria-sobre-o-rio-paraguai-entre-porto-murtinho-e-carmelo-peralta2>. Acesso em: 21 de set. de 2021.

BRASIL. Ministério das Relações Exteriores. Corredor Rodoviário Bioceânico: uma oportunidade a ser explorada. **EPL**. Brasília, 19 de fevereiro de 2020, p. 1-93.

BRASIL. Ministério das Relações Exteriores. XLIX Reunião do Conselho do Mercado Comum - Assunção, 20 e 21 de dezembro de 2015. **Gov**. Disponível em: <https://www.gov.br/mre/pt-br/canais_atendimento/imprensa/notas-a-imprensa/cupula-de-chefes-de-estado-do-mercosul-e-estados-associados-e-xlix-reuniao-do-conselho-do-mercado-comum-assuncao-20-e-21-de-dezembro-de-2015>. Acesso em: 21 de jul. de 2020.

BRASIL. Ministério do Interior. **II Plano Nacional de Desenvolvimento (1975-1979). Programa de ação do governo para a Região Centro-Oeste**. Brasília: SUDECO, 1975.

BRASIL. República Federativa do. **II PND - II Plano Nacional de Desenvolvimento (1975-1979)**.

BRUM, Argemiro J. **Modernização da agricultura – trigo e soja**. Petrópolis: Vozes, 1988.

BUSCIOLI, Roberson da Rocha. **Política Nacional de Turismo: discursos e práticas do Estado brasileiro e suas interações no processo de (re) produção espacial sul-mato-grossense**. Dourados: UFGD, Tese em Geografia, 2021.

CAMILO PEREIRA, Ana Paula. **Transportes e circulação: Fixos, fluxos e dinâmicas econômicas no estado de Mato Grosso do Sul**. Contribuições técnicas, teóricas, jurídicas e metodológicas, v. II, 2009.

CAMPO GRANDE NEWS Terminal Portuário em Porto Murtinho tem movimentação recorde. 2022. **Campo Grande News**. Disponível em: <<https://www.campograndenews.com.br/conteudo-patrocinado/terminal-portuario-em-porto-murtinho-tem-movimentacao-recorde>>. Acesso em: 18 de mai. de 2022.

CAMPO GRANDE NEWS. Terminal Portuário em Porto Murtinho tem movimentação recorde. 2022. **Campo Grande News**. Disponível em: <<https://www.campograndenews.com.br/conteudo-patrocinado/terminal-portuario-em-porto-murtinho-tem-movimentacao-recorde>>. Acesso em: 18 de mai. de 2022.

CARCANHOLO, Marcelo. Desafios e Perspectivas para a América Latina do Século XXI. In: **Argumentum**, v. 6, n. 2, 2014, p. 6-24.

CASTILLO, R. *et al.* “Regiões do agronegócio, novas relações campo-cidade e reestruturação urbana” In: **Revista da Anpege**. v.12, n.18, especial GT Anpege 2016, p. 265-288.

CASTILLO, Ricardo e TREVISAN, Leandro. Racionalidade e controle dos fluxos materiais: o sistema de monitoramento de veículos no transporte rodoviário de carga. In: **GEOgraphia**, ano 17, n. 35, 2015, p. 95 -119.

CASTILLO, Ricardo. Agronegócio e logística em áreas de Cerrado: expressão da agricultura científica globalizada. In: **Revista da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Geografia** (Anpege), v. 3, 2007, p. 21-28.

CASTILLO, Ricardo. Mobilidade geográfica e acessibilidade: uma proposição teórica. **GEOUSP – Espaço e Tempo** (On-line), v. 21, n. 3, p. 644-649, dez. 2017.

CASTILLO, Ricardo. Sustentabilidade, desenvolvimento e globalização. In: OLIVEIRA, M. P.; COELHO, M. C. N.; CORRÊA, A. M. (Org.). **O Brasil, a América Latina e o mundo: espacialidades contemporâneas**. Rio de Janeiro: Lamparina, 2008.

CASTILLO, Ricardo; BERNARDES, Júlia Adão, “Apresentação e apontamentos teórico-metodológicos”. In: BERNARDES, J.; CASTILLO, R. (Org.) **Espaço geográfico e competitividade: regionalização do setor sucroenergético no Brasil**. Rio de Janeiro: Lamparina, 2019, p. 7-16.

CASTILLO, Ricardo; FREDERICO, Samuel. Espaço geográfico, produção e movimento: uma reflexão sobre o conceito de circuito espacial produtivo. In: **Sociedade & Natureza**, Uberlândia, v. 22, n. 3, p. 461-474, dez. 2010.

CHAUÍ, Marilena. **O que é ideologia**. 18 ed. São Paulo: Brasiliense, 1984.

CHUVA, Ana Paula. Governo vai investir R\$ 884 mil para construção de pontes em Porto Murinho. 2022. **Campo Grande News**. Disponível em: <<https://www.campograndenews.com.br/brasil/cidades/governo-vai-investir-r-884-mil-para-construcao-de-pontes-em-porto-murinho>>. Acesso em: 01 de fev. de 22.

CHUVA, Ana Paula. Governo vai investir R\$ 92 milhões em restauração e drenagem da MS-384. 2022. **Campo Grande News**. Disponível em: <<https://www.campograndenews.com.br/brasil/cidades/governo-vai-investir-r-92-milhoes-em-restauracao-e-drenagem-da-ms-384>>. Acesso em: 01 de fev. de 2022.

CHUVA, Ana Paula. Prefeitura assina protocolo de intenções para intercâmbio com Paraguai. 2021. **Campo Grande News**. Disponível em: <<https://www.campograndenews.com.br/politica/prefeitura-assina-protocolo-de-intencoes-para-intercambio-com-paraguai>>. Acesso em: 18 de nov. de 2021.

CHUVA, Ana Paula; NERIS, Gabriel. Surpreendido com licitação suspensa de ponte, governo vai acionar Ministério. 2021. **Campo Grande News**. Disponível em: <<https://www.campograndenews.com.br/economia/surpreendido-com-licitacao-suspensa-de-ponte-governo-vai-acionar-ministerio>>. Acesso em: 14 de abr. de 2021.

CICERCHIA, Ricardo; RUSTOYBURU, Cecilia; MAYONI, María Gabriela. **Plan Belgrano: Las lecciones olvidadas del pasado**. Revista Nexos, Universidad Nacional de Mar del Plata, n. 33, 2021.

CONSTRUAR. En qué consiste el Plan Belgrano. 2016. **Construar**. Disponível em: <<https://www.construar.com.ar/2016/02/en-que-consiste-el-plan-belgrano/>>.

CONTEL, Fábio Betioli. “Os sistemas de movimento no território brasileiro” XAVIER, M. "Os sistemas de engenharia e a tecnicização do território. O exemplo da rede rodoviária brasileira" In: Santos & Silveira. **Brasil - território e sociedade no início do século XXI**. Rio de Janeiro: Record, 2001, p. 357-374.

CORRÊA, Roberto Lobato. Interações espaciais. In: CASTRO, I. E. *et al.* (Org.) **Explorações geográficas: percursos do fim do século**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997.

CORREDOR RODOVIÁRIO BIOCEANICO. Apresentações. **Corredor Rodoviário Bioceânico**. Disponível em: <<https://www.corredorbioceanico.ms.gov.br/apresentacoes-29072016/>>. Acesso em: 04 de mai. de 2022.

CORREDOR RODOVIÁRIO BIOCEÂNICO. **Corredor Rodoviário Bioceânico**. Disponível em: <<https://www.corredorbioceanico.ms.gov.br/>>.

CORREIO DO ESTADO. Capital do MS pode se tornar centro de distribuição através da Rota Bioceânica. **Correio do Estado**. Disponível em: <<https://www.msnoticias.com.br/editorias/politica-mato-grosso-sul/capital-do-ms-pode-se-tornar-centro-de-distribuicao-atraves-da-rota/87716/>>. Acesso em: 26 de out. de 2021.

COSIPLAN. Transporte de carga e logística. **IIRSA**. Disponível em: <<http://iirsa.org/Page/Detail?menuItem=110>>. Acesso em: 28 de ago. de 2021.

COSTA, Lidiane Almeida. **A produção da natureza na fronteira do Brasil com o Paraguai. O Pantanal e o Chaco: unidade e diversidade**. Dourados: UFGD, Dissertação, 2012.

COUTO, Gabriela. Investimentos preparam Porto Murtinho para virar portal da Rota Bioceânica. 2022. **Campo Grande News**. Disponível em: <<https://www.campograndenews.com.br/cidades/interior/investimentos-preparam-porto-murtinho-para-virar-portal-da-rota-bioceanica>>. Acesso em: 05 de mar. de 2022.

COUTO, Gabriela; FRIAS, Silvia. Visita de ministro da Infraestrutura em MS começa com sobrevoos em BR. 2021. **Campo Grande News**. Disponível em: <<https://www.campograndenews.com.br/brasil/cidades/visita-de-ministro-da-infraestrutura-em-ms-comeca-com-sobrevoos-em-br>>. Acesso em: 20 de set. de 2021.

CRUZ, Dayana Aparecida Marques de Oliveira. Uma análise multiescalar dos impactos da modernização do terminal de Porto Murtinho na rede sul-matogrossense. **Revista Transportes y Territorio 24**, 2021.

CRUZ, José da. Bioceânica injetará R\$ 200 milhões na economia de MS no primeiro ano. 2018. **Campo Grande News**. Disponível em: <<https://www.campograndenews.com.br/cidades/interior/bioceanica-injetara-rs-200-milhoes-na-economia-de-ms-no-primeiro-ano>>. Acesso em: 27 de dez. de 2018.

DAVIS, J.; GOLDBERG, R. A. **A concept of agribusiness**. New York: Alpine, 1957.
DECRETO Nº 14279, DE 20/10/2015. 2015. **Legisweb**. Disponível em: <<https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=304871>>. Acesso em: 09 de jun. de 2022.

DECRETO Nº 9.471, DE 14 DE AGOSTO DE 2018. **Governo Federal**. Disponível em <https://www.in.gov.br/materia/-/asset_publisher/Kujrw0TZC2Mb/content/id/36849473/do1-2018-08-15-decreto-n-9-471-de-14-de-agosto-de-2018-36849466>. Acesso em: 21 de set. de 2021.

DELGADO, Guilherme. Reestruturação da economia do agronegócio anos 2000. In: **Do capital financeiro na agricultura à economia do agronegócio: mudanças cíclicas em meio século (1965-2012)**. UFRGS Editora. Porto Alegre, 2012. 144 p.

DI GIOVANNI, G. As estruturas elementares das políticas públicas. Campinas: UNICAMP. In: **Caderno de Pesquisa**, nº 82, 2009.

DIAS, Leila C. Os sentidos da rede: notas para discussão. In: DIAS, L.C. e SILVEIRA, R.L.L. **Redes, sociedades e territórios**. Santa Cruz do Sul (RS): Edunisc, 2007, p.11-28.

DNIT. DNIT contrata projetos para contorno rodoviário em Porto Murtinho MS. 2020. **Portal Estrada**. <<https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/noticias/2020/09/governo-federal-contrata-projetos-para-contorno-rodoviario-em-porto-murtinho-ms>>. Acesso em: 23 de mai. de 2022.

DOURADOS NEWS. Corredor Bioceânico: Porto Murtinho terá aeroporto reformado. 2022. **Dourados News**. Disponível em: <<https://www.douradosnews.com.br/noticias/politica/corredor-bioceanico-porto-murtinho-tera-aeroporto-reformado/1174311/>>. Acesso em: 12 de jan. de 2022.

DOURADOS NEWS. Mapa logístico de MS terá R\$ 954 milhões em obras de pavimentação. 2018. **Dourados News**. Disponível em: <<https://www.douradosnews.com.br/noticias/economia/mapa-logistico-de-ms-tera-r-954-milhoes-em-obras-de-pavimentacao/1174658/>>. Acesso em: 18 de jan. de 2022.

DOURADOS NEWS. Ponte Bioceânica vai ganhar nova data de lançamento; Bolsonaro e Marito participam. 2021. **Dourados News**. Disponível em: <<https://www.douradosnews.com.br/noticias/cidades/ponte-bioceanica-vai-ganhar-nova-data-de-lancamento-bolsonaro-e/1171327/>>. Acesso em: 01 de dez. de 2021.

DREIFUSS, Rene. A. **1964: a conquista do Estado**. Petrópolis: Vozes, 1981.

EL TRIBUNO. **El tribuno**. Disponível em: <<https://www.tribuno.com/>>. Acesso em: 17 de mar. de 2022.

ELIAS, Denise. “Agronegócio e novas regionalizações no Brasil” In: **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, v. 13, n. 2, p. 153-167, 2011.

ESCRITORIO DE PARCERIAS ESTRATÉGICAS. Governador defende desburocratizar exportações para potencializar a Rota Bioceânica. 2021. **EPE**. Disponível em: <<http://www.ms.gov.br/viabilizada-a-ponte-sobre-o-rio-paraguai-reinaldo-azambuja-defende-desburocratizar-as-exportacoes-para-potencializar-a-rota-bioceanica/>>. Acesso em: 13 de dez. de 2021.

ESPINDOLA, J.C. e FARIAS, Roberto César Costa. “A dinâmica geoeconômica recente da cadeia produtiva da soja no Brasil e no mundo” In: **GeoTextos**, vol. 11, n. 1, julho 2015, 217-238.

FACCIN, Ana Carolina Torelli Marquezini. Regiões competitivas da soja em Mato Grosso do Sul: especialização produtiva e reestruturação logística. **Anais**. XI Encontro da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Geografia. Presidente Prudente, 2015.

FACCIN, T.M. Ana Carolina. **Complexo soja no Mato Grosso do Sul: competitividade regional e vulnerabilidade territorial**. Campo Grande, MS: Life Editora, 2019.

FACCIN, T.M. Ana Carolina. **Complexo soja no Mato Grosso do Sul: competitividade regional e vulnerabilidade territorial**. Dourados: UFGD. Tese de Doutorado em Geografia, 2017.

FARIAS, Fernando Rodrigues e CARVALHO, André Luiz. “Considerações sobre a dinâmica das relações econômicas de Mato Grosso do Sul com a China” In: **GEOSUL**, Florianópolis, v. 35, n. 77, p. 669-694, dez. 2020.

FERNANDES, Adriano. Rota Bioceânica: Paraguai e MS inauguram trecho com 275 km de pavimentação. 2022. **Campo Grande News**. Disponível em: <<https://www.campograndenews.com.br/brasil/cidades/rota-bioceanica-paraguai-e-ms-inauguram-trecho-com-275-km-de-pavimentacao>>. Acesso em: 19 de mar. de 2022.

FERNANDES, Suellen Wallace Rodrigues. **Contribuições da ciência geográfica às políticas públicas**. Brasília: UnB, doutorado em Geografia, 2015.

FONPLATA. Missão e visão. **Fonplata**. Disponível em: <<https://www.fonplata.org/pt/institucional/missao-e-visao>>. Acesso em: 10 de mar. de 2022.

FONPLATA. Paraguai: FONPLATA financia projeto chave para a concretização do corredor bioceânico regional. 2020. **Fonplata**. Disponível em: <<https://www.fonplata.org/pt/noticias/21-12-2020/paraguai-fonplata-financia-projeto-chave-para-concretizacao-do-corredor-bioceanico-regional>>. Acesso em: 18 de out. de 2021.

FORLINI, Luana. O posicionamento dos produtores de soja em relação à política externa brasileira durante o primeiro ano do governo Bolsonaro. **ANPOCS**, 2020, p. 1-20.

FREDERICO, André . Após suspensão de licitação, governo requisita novo cronograma para obra de ponte sobre Rio Paraguai. 2021. **Cidadão MS**. Disponível em <<http://www.ms.gov.br/apos-suspensao-de-licitacao-governo-requisita-novo-cronograma-para-obra-de-ponte-sobre-rio-paraguai/>>. Acesso em: 23 de set. 2021.

FRIAS, Silvia. Empresa contratada por R\$ 2,14 milhões irá atualizar programa de logística em MS. 2021. **Campo Grande News**. Disponível em: <<https://www.campograndenews.com.br/economia/empresa-contratada-por-r-2-14-milhoes-ira-atualizar-programa-de-logistica-em-ms>>. Acesso em: 10 de mar. de 2021.

FURLAN, Luis Fernando. El Plan Belgrano: Uma prometedora iniciativa estratégica y geopolítica para la República Argentina. In: **Instituto Español de Estudios Estratégicos**, 2016, p. 617-634.

G1 MS. Comissão mista homologa consórcio que vai construir a ponte da Rota Bioceânica ligando o Brasil ao Paraguai. 2021. **G1 MS**. Disponível em: <<https://g1.globo.com/ms/mato-grosso-do-sul/noticia/2021/09/24/comissao-mista-homologa-consorcio-que-vai-construir-a-ponte-da-rota-bioceanica-ligando-o-brasil-ao-paraguai.ghtml>>. Acesso em: 20 de mar. de 2022.

G1 MS. Contorno rodoviário é entregue em Porto Murtinho para facilitar exportação pela hidrovia. 2021. **G1 MS**. Disponível em: <<https://g1.globo.com/ms/mato-grosso-do-sul/noticia/2021/02/10/contorno-rodoviario-e-entregue-em-porto-murtinho-para-facilitar-exportacao-pela-hidrovia.ghtml>>.

GARCÍA, V. “Estado y frontera en el norte de Chile” In: **Estudios Fronterizos**. 16 (31), 2015, p. 117-148.

GEIPOP. **Corredores Estratégicos de Desenvolvimento - Relatório final**. Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes. Brasília: Ministério dos Transportes, 2002.

GONÇALVES, Alberto. Com presença de Reinaldo Azambuja, será lançada nesta segunda a pedra fundamental da ponte bioceânica. 2021. **Portal Educativa MS**. Disponível em: <<http://www.ms.gov.br/com-presenca-de-reinaldo-azambuja-sera-lancada-nesta-segunda-a-pedra-fundamental-da-ponte-bioceanica/>>. Acesso em: 13 de dez. de 2021.

GOULARTI FILHO, Alcides. “Estado, transportes e planejamento no Brasil: a atuação do GEIPOP na formulação de políticas públicas para os transportes” In: **Revista Brasileira de Gestão e Desenvolvimento Regional**. Taubaté, v. 12, n. 3, set-dez/2016, p. 228-258.

GOVERNO FEDERAL DO BRASIL. Serviços e informações do Brasil. **Gov**. Disponível em: <<https://www.gov.br/pt-br>>.

GRASSI, Jéssica, M.; SILVA, Ana K. Moraes e OLIVEIRA, Lucas Kerr. “IIRSA, Cosiplan e a atuação brasileira na consolidação da integração de infraestrutura na América do Sul” In: Cadernos Prolam/USP - **Brazilian Journal of Latin American Studies**, v. 19, n. 38, p. 151-187, 2020.

GRUPO FV CEREAIS TERMINAL PORTUÁRIO. **Grupofvcereias**. Disponível em: <<https://www.grupofvcereais.com.br/terminal-portuario>>. Acesso em: 18 de mai. de 2022.

HARVEY, D. **Condição pós-moderna**. São Paulo: Loyola, 1992.

HARVEY, David. **A produção Capitalista do Espaço**. São Paulo, Annablume. Tradução Carlos Szlak. 2005.

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

HOBBSBAWN, Eric, J. **A Era do Capital:1848-1875**. Rio de Janeiro, Paz e Terra: 1979.

Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. **Infraestrutura física e integração regional na América do Sul: Uma avaliação da iniciativa para a integração da infraestrutura regional da América do Sul**. Brasília: Rio de Janeiro: Ipea, 2015.

ITAIPU BINACIONAL. **Itaipu**. Disponível em: <<https://www.itaipu.gov.br/sala-de-imprensa/noticia/novas-pontes-entre-brasil-e-paraguai-fortalecem-processo-de-integracao-regional>>. Acesso em: 27 de out. de 2021.

JARA, Tainá. Publicado edital para ponte de US\$ 82 milhões sobre o Rio Paraguai. 2021. **Campo Grande News**. Disponível em: <<https://www.campograndenews.com.br/brasil/cidades/publicado-edital-para-ponte-de-us-82-milhoes-sobre-o-rio-paraguai>>. Acesso em: 12 de mar. de 2021.

JERONIMO, Alex Souza. **Os efeitos da Lei Kandir e do comércio com a China na exportação do complexo soja no Mato Grosso do Sul**. Dourados: UFGD, Mestrado em Geografia, 2011.

JOSSEP, Bob. “Estratégias de acumulação, formas estatais e projetos hegemônicos” In: **IDEIA**. Revista do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. Campinas: Unicamp, ano 14 (1/2), 2007, p. 101-36.

JÚNIOR, Osvaldo. Expedição percorre rota que encurta distâncias para exportações de MS. 2017. **Campo Grande News.** Disponível em: <campograndenews.com.br/economia/expedicao-percorre-rota-que-encurta-distancias-para-exportacoes-de-ms>. Acesso em: 26 de out. de 2021.

JÚNIOR, Osvaldo. Expedição percorre rota que encurta distâncias para exportações de MS. 2017 **Campo Grande News.** Disponível em: <<https://www.campograndenews.com.br/economia/expedicao-percorre-rota-que-encurta-distancias-para-exportacoes-de-ms>>. Acesso em: 26 de out. de 2021.

KAWAMINAMI, Henrique. Novos portos retomam vocação de cidade no caminho da Rota Bioceânica. 2021. **Campo Grande News.** Disponível em: <<https://www.campograndenews.com.br/economia/novos-portos-retomam-vocacao-de-cidade-no-caminho-da-rota-bioceanica>>. Acesso em: 23 de dez. de 2021.

KINTSCHNER, Fernanda. Rota Bioceânica: Mato Grosso do Sul é ponto estratégico para quatro países. 2022. **Al. MS.** Disponível em: <<https://www.al.ms.gov.br/Noticias/124319/brota-bioceanica-b-mato-grosso-do-sul-e-ponto-estrategico-para-quatro-paises>>. Acesso em: 28 de jun. de 2022.

LA GACETA SALTA. Plan Belgrano: conocé cuáles son las obras realizadas en Salta y cuáles están en ejecución. 2018. **La Gaceta Salta.** Disponível em: <<https://www.lagacetasalta.com.ar/nota/108993/actualidad/plan-belgrano-conoce-cuales-son-obras-realizadas-salta-cuales-estan-ejecucion.html>>. Acesso em: 06 de mai. de 2022.

LAISNER, R.C. e MARIO, C.G. 13.09.2021. O Mercosul em Disputa: os Propósitos do Tratado de Assunção e a Experiência Neoliberal-Conservadora na Região. **Fomerco.** Disponível em: <https://www.fomerco.com.br/informativo/view?TIPO=10&ID_INFORMATIVO=240>. Acesso em: 23 de set. de 2021.

LAISNER, R.C. e MARIO, C.G. O Mercosul em Disputa: os Propósitos do Tratado de Assunção e a Experiência Neoliberal-Conservadora na Região. 2021. **Fomerco.** Disponível em: <https://www.fomerco.com.br/informativo/view?TIPO=10&ID_INFORMATIVO=240>. Acesso em: 23 de set. de 2021.

LIMA, A.M.; OLIVEIRA FILHO, J.C.A. “Escala dialética universal-particular-singular: reflexões teórico-metodológicas para a Geografia” In: **ENANPEGE.** Porto Alegre, 12 a 15 de outubro de 2017, p.14474-14485. Disponível em: <www.enanpege.ggf.br/2017>. Acesso em: 28 ago. 2021.

LONG, Tom e URDINEZ. Francisco. “Status at the Margins: Why Paraguay Recognizes Taiwan and Shuns China” In: **Foreign Policy Analysis.** 2020. Volume 17, Issue 1, January 2021. Disponível em: <<https://academic.oup.com/fpa/article-abstract/17/1/oraa002/5825378?redirectedFrom=fulltext>>. Acesso em: 17 de mai. de 2022.

LOPES, Rodrigo Herrero. Mapa do Chile: Lista de Regiões, Tipos de mapa e Curiosidades. 2022. **Gestão Educacional.** Disponível em: <<https://www.google.com.br/search?q=mapa+com+divis%C3%A3o+regional+do+chile>>.

LUZ, Elaine Ketelin Pinto. **A apropriação da água como elemento estrutural do turismo em Bonito – Mato Grosso do Sul.** UFGD: Dourados, Dissertação em Geografia. 2021.

MACHADO, Jessika. Governo leva desenvolvimento à região Sudoeste ao pavimentar 87 km da Rota Apaporé. 2021. **AGESUL MS**. Disponível em: <<https://www.agesul.ms.gov.br/governo-leva-desenvolvimento-a-regiao-sudoeste-ao-pavimentar-87-km-da-rota-apapore/>>. Acesso em: 06 de out. de 2021.

MALDONADO, Caroline. Após 5 anos, começa obra da ponte que trará "boom" de oportunidades a MS. 2021. **Campo Grande News**. Disponível em: <<https://www.campograndenews.com.br/economia/apos-5-anos-comeca-amanha-obra-da-ponte-que-trara-boom-de-oportunidades-a-ms>>. Acesso em: 12 de dez. de 2021.

MÁRIO, Jones. Técnicos vão ao Rio Paraguai e começam estudos para projetar ponte internacional. 2020. **Campo Grande News**. Disponível em: <<https://www.campograndenews.com.br/cidades/interior/tecnicos-va-ao-rio-paraguai-e-comecam-estudos-para-projetar-ponte-internacional>>. Acesso em: 15 de jul. de 2020.

MARQUES, Humberto. Com projeto definido, governo quer ponte sobre Rio Paraguai em 4 anos. 2019. **Campo Grande News**. Disponível em <<https://www.campograndenews.com.br/economia/com-projeto-definido-governo-quer-ponte-sobre-rio-paraguai-em-4-anos>>. Acesso em: 21 de set. de 2021.

MARX, Karl e ENGELS, F. **A ideologia alemã**. São Paulo: Hucitec, 1987.

MASSEY, Doreen. **Pelo espaço: uma nova política da espacialidade**. Rio de Janeiro: Bertand Brasil, 2008.

MATO GROSSO DO SUL. **“CONSTRUINDO O NOVO MATO GROSSO DO SUL” Participação e Sustentabilidade Diretrizes Estratégicas para o Desenvolvimento com Justiça Social. Plano Plurianual 2004-2007**. Campo Grande, s.n.t, 27p.

MATO GROSSO DO SUL. ESTADO DE. Secretaria de Estado de Planejamento e de Ciência e Tecnologia. Superintendência de Planejamento. **EIXOS NACIONAIS DE INTEGRAÇÃO E DESENVOLVIMENTO. Agenda Campo Grande. Dados e informações complementares dos gargalos e “missing links” em Mato Grosso do Sul**. Campo Grande (MS), 1999.

MATO GROSSO DO SUL. Governo do Estado de. **Plano Plurianual PPA 2020-2023**. Campo Grande, 2019.

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

MATTOS, Adriel. “Vamos integrar MS com o mundo”, diz Riedel sobre ponte da Rota Bioceânica. 2021. **Campo Grande News**. Disponível em: <<https://www.campograndenews.com.br/economia/vamos-integrar-ms-com-o-mundo-diz-riedel-sobre-ponte-da-rota-bioceanica>>. Acesso em: 10 de dez. de 2021.

MATTOS, Adriel. Construção de ponte em Porto Murtinho deve começar em 2023. 2022. **Campo Grande News**. Disponível em: <<https://www.campograndenews.com.br/economia/construcao-de-ponte-em-porto-murtinho-deve-comecar-em-2023>>. Acesso em: 23 de mai. de 2022.

MATTOS, Adriel. Fundersul terá R\$ 1,2 bilhão para investir em infraestrutura em 2022. 2021. **Campo Grande News.** Disponível em: <<https://www.campograndenews.com.br/brasil/cidades/fundersul-tera-r-1-2-bilhao-para-investir-em-infraestrutura-em-2022>>. Acesso em: 08 de nov. de 2021.

MATTOS, Adriel. Nível de hidrovia sobe e porto em MS tem primeiro embarque de 2022. 2022. **Campo Grande News.** Disponível em: <<https://www.campograndenews.com.br/economia/nivel-de-hidrovia-sobe-e-porto-em-ms-tem-primeiro-embarque-de-2022>>. Acesso em: 21 de mar. de 2022.

MATTOS, Adriel. Obras avançam na MS-382, a Rodovia do Ecoturismo. 2021. **Campo Grande News.** Disponível em: <<https://www.campograndenews.com.br/cidades/interior/obras-avancam-na-ms-382-a-rodovia-do-ecoturismo>> Acesso em: 13 de nov. de 2021.

MATTOS, Adriel. Prefeito pede, mas ministro nega mudar projeto de acesso a ponte na fronteira. 2021. **Campo Grande News.** Disponível em: <<https://www.campograndenews.com.br/brasil/cidades/prefeito-pede-mas-ministro-nega-mudar-projeto-de-acesso-a-ponte-na-fronteira>>. Acesso em: 22 de set. de 2021.

MATTOS, André. Obras avançam na MS-382, a Rodovia do Ecoturismo. 2021. **Campo Grande News.** Disponível em: <<https://www.campograndenews.com.br/cidades/interior/obras-avancam-na-ms-382-a-rodovia-do-ecoturismo>>. Acesso em: 13 de nov. de 2021.

MAZZALI, Leonel. **O processo recente de reorganização agroindustrial: do complexo à organização "em rede."** São Paulo: Fundação Getúlio Vargas, 1995.

MENDONÇA, Maria Luísa. O papel da agricultura nas relações internacionais e construção do conceito de agronegócio. In: **Contexto internacional. (PUC).** V.37, nº 2, mai/agosto 2015, p. 375-402.

MERCOSUL. DECLARAÇÃO DE ASSUNÇÃO SOBRE CORREDORES BIOCEÂNICOS. Assunção: Mercosul, 21 de dezembro de 2015. **Itamaraty.** Disponível em: <http://www.itamaraty.gov.br/images/ed_integracao/DeclaracionBioceanicos_PT.pdf>. Acesso em: 28 de ago. de 2021.

MERINO, G.; ADRIANI, H. (2019). Proyectos de integración, capitalismo global y 'Plan Belgrano' en Argentina. Estudios socioterritoriales (26), e037. **Memoria Académica.** Disponível em: <http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/art_revistas/pr.11411/pr.11411.pdf>. Acesso em: 18 de mar. de 2022.

MIDIAMAX. Empresa que fará projeto da ponte em Porto Murtinho será anunciada em 19 de março. 2020. **MS notícias.** Disponível em: <<https://www.msnoticias.com.br/editorias/geral-ms-noticias/empresa-que-fara-projeto-da-ponte-em-porto-murtinho-sera-anunciada-em/95892/>>. Acesso em: 26 de out. de 2021.

MOPC. Corredor Vial Bioceánico. **Mopc.** Disponível em: <<https://www.mopc.gov.py/index.php/obras-emblematicas/corredor-vial-bioceanico>>. Acesso em: 05 de mar. de 2022.

MOPC. En 5 años podríamos tener un Corredor Bioceánico completo. 2021. **Mopc**. Disponível em: <<https://www.mopc.gov.py/index.php/noticias/en-5-anos-podriamos-tener-un-corredor-bioceanico-completo>>. Acesso em: 28 de fev. de 2022.

MOPC. En 5 años podríamos tener un Corredor Bioceánico completo. 2021. **Mopc**. Disponível em: <<https://www.mopc.gov.py/index.php/noticias/en-5-anos-podriamos-tener-un-corredor-bioceanico-completo>>. Acesso em: 28 de fev. de 2022.

MOPC. Obra de la ruta Bioceánica se ejecutó con la participación y asistencia a indígenas. 2022. **Mopc**. Disponível em: <<https://www.mopc.gov.py/index.php/noticias/obra-de-la-ruta-bioceanica-se-ejecuto-con-la-participacion-y-asistencia-indigenas>>. Acesso em: 06 de mar. de 2022.

MOPC. Primer tramo del Corredor Bioceánico ya es una realidad que cambiará la historia del Chaco. 2022. **Mopc**. Disponível em: <<https://www.mopc.gov.py/index.php/noticias/primer-tramo-del-corredor-bioceanico-ya-es-una-realidad-que-cambiara-la-historia-del-chaco>>. Acesso em: 05 de mar. de 2022.

MOREL, Lucia. Começam medições para obra de ponte da Rota Bioceânica em Porto Murtinho. 2022. **Campo Grande News**. Disponível em: <<https://www.campograndenews.com.br/economia/comecam-medicoes-para-obra-de-ponte-da-rota-bioceanica-em-porto-murtinho>>. Acesso em: 14 de fev. de 2022.

NERIS, Gabriel. Presidente paraguaio suspende licitação de ponte sobre Rio Paraguai. 2021. **Campo Grande News**. Disponível em: <<https://www.campograndenews.com.br/brasil/cidades/presidente-paraguaio-suspende-licitacao-de-ponte-sobre-rio-paraguai>>. Acesso em: 14 de abr. de 2021.

NEVES, Clayton. Em parceria com o Paraguai, Governo vai lançar principal obra da Rota Bioceânica. 2021. **Campo Grande News**. Disponível em: <<https://www.campograndenews.com.br/politica/em-parceria-com-o-paraguai-governo-vai-lancar-principal-obra-da-rota-bioceanica>>. Acesso em: 24 de nov. de 2021.

NORONHA, D. P. e FERREIRA, S.M. “Revisões de literatura” In: CAMPELLO, B. S.; CONDÓN, B. V. e KREMEER, J. (Org). **Fontes de informações para pesquisadores e profissionais**. Belo Horizonte: UFMS, 2000.

NUMAIR, Eliane. **Um portal para o Pacífico: o Eixo Interoceânico Central e a inserção econômica brasileira**. Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Relações Internacionais da Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Porto Alegre, 2009.

O PARANÁ. Novas pontes entre Brasil e Paraguai vão fortalecer o processo de integração regional, afirma Temer. 2018. **O Paraná**. Disponível em: <<https://oparana.com.br/noticia/novas-pontes-entre-brasil-e-paraguai-vao-fortalecer-o-processo-de-integracao-regional-afirma-temer/>>. Acesso em: 22 de set. de 2021.

OBSERVATÓRIO AMÉRICA LATINA ÁSIA PACÍFICO. Documentos de trabalho 09/20- **Corredor Rodoviário Bioceânico: caminho do Mato Grosso do Sul à Ásia Pacífico**. BARROS, Pedro Silva *et al.* S.l.: ALADI-CAF-CEPAL, outubro de 2020.

OLIVEIRA, Francisco. **Os direitos do antivalor**. Petrópolis (RJ): Vozes, 1998.

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.

OLIVEIRA, Viviane. Paraguai inaugura 147 km de rodovia da Rota Bioceânica. 2020. **Campo Grande News.** Disponível em: ><https://www.campograndenews.com.br/economia/paraguai-inaugura-147-km-de-rodovia-da-rota-bioceanica>>. Acesso em: 17 de set. de 2021.

OSHIRO, Ana. Com R\$ 80 milhões de recursos para 2022, Porto Murtinho se prepara para "boom". 2021. **Campo Grande News.** Disponível em: <<https://www.campograndenews.com.br/economia/com-r-80-milhoes-de-recursos-para-2022-porto-murtinho-se-prepara-para-boom>>. Acesso em: 23 de dez. de 2021.

OSHIRO, Ana. Principal acesso a Bonito, reconstrução da MS-382 será finalizada em junho. 2022. **Campo Grande News.** Disponível em: <<https://www.campograndenews.com.br/brasil/cidades/principal-acesso-a-bonito-reconstrucao-da-ms-382-sera-finalizada-em-junho>>. Acesso em: 07 de fev. de 2022.

OVANDO SANTANA, C. E ÁLVREZ FUENTES, G. (2011). “La dimensión fronteriza de la política exterior de Chile: inmovilidad y emergencia de nuevas dinâmicas” In: **Estudios Fronterizos**, 12 (24), 2011, p. 75-102.

PARAGUAY. Ministério de Obras Públicas y Comunicaciones. “Impacto socioeconómico del Corredor Bioceánico em la Zona del Chaco paraguaio” In: VIII Reunião do Corredor Rodoviário Bioceânico – Brasil, Argentina, Paraguai e Chile. Rota Porto Murtinho-Portos do norte do Chile. Campo Grande, 2016. **Corredor Bioceânico.** Disponível em: <<https://www.corredorbioceanico.ms.gov.br/apresentacoes-29072016/>>.

PÊCHEUX, M. **O discurso: estrutura ou acontecimento.** São Paulo: Pontes, 1997.

BARROS, Pedro Silva *et.al.* **Corredor Bioceânico: caminho do Mato Grosso do Sul à Ásia Pacífico,** 2020, p. 1-38.

PEREIRA, Vicente de Britto. **Transportes: História, crises e caminhos.** Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2014.

POULANTZAS, Nicos. **O Estado, o poder, o socialismo.** São Paulo: Paz e Terra, 2000.

PRESTES, João. Dois consórcios disputam licitação para construir ponte da Rota Bioceânica em Murtinho. 2021. **SEMAGRO MS.** Disponível em: <<http://www.ms.gov.br/dois-consorcios-disputam-licitacao-para-construir-ponte-da-rota-bioceanica-em-murtinho/>>. Acesso em: 05 de out. de 2021.

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

REDAÇÃO ENFOQUE MS. Com pontes, asfalto e manutenção Governo Presente investe na malha viária do Sudoeste. 2021. **Enfoque MS.** Disponível em: <<http://www.ms.gov.br/com-pontes-asfalto-e-manutencao-governo-presente-investe-na-malha-viaria-do-sudoeste/>>. Acesso em: 06 de out. de 2021.

RIBEIRO, Chico; SCHRAMM, Saul. Governador defende desburocratizar exportações para potencializar a Rota Bioceânica. 2021. **EPE** – Escritório de Parcerias Estratégicas. Disponível em: <<http://www.ms.gov.br/viabilizada-a-ponte-sobre-o-rio-paraguai-reinaldo-azambuja-defende-desburocratizar-as-exportacoes-para-potencializar-a-rota-bioceanica/>>. Acesso em: 13 de dez. de 2021.

ROCHA, Leonardo. Consórcio vai apresentar maquete da ponte sobre o Rio Paraguai a presidentes. 2020. **Campo Grande News**. Disponível em: <<https://www.campograndenews.com.br/brasil/cidades/consorcio-vai-apresentar-maquete-da-ponte-sobre-o-rio-paraguai-a-presidentes>>. Acesso em: 30 de nov. de 2020.

ROCHA, Leonardo. Consórcio vai apresentar maquete da ponte sobre o Rio Paraguai a presidentes. 2020. **Campo Grande News**. Disponível em: <<https://www.campograndenews.com.br/brasil/cidades/consorcio-vai-apresentar-maquete-da-ponte-sobre-o-rio-paraguai-a-presidentes>>. Acesso em: 30 de nov. de 2020.

ROCHA, Leonardo; ANDRADE, Sílvio de. Contorno viário de Porto Murtinho vai melhorar o escoamento da produção e o acesso aos portos. 2021. **AGESUL MS**. Disponível em: <<https://www.agesul.ms.gov.br/contorno-viario-de-porto-murtinho-vai-ajudar-no-escoamento-da-producao-e-melhorar-acesso-aos-portos/>> . Acesso em: 11 de fev. de 2021.

RODRIGUES, Edemir. Concluído, contorno rodoviário de Porto Murtinho valoriza a cidade e elimina gargalos da logística. 2020. **AGESUL MS**. Disponível em: <<https://www.agesul.ms.gov.br/concluido-contorno-rodoviario-de-porto-murtinho-valoriza-a-cidade-e-elimina-gargalos-da-logistica/>>. Acesso em: 26 de out. de 2021.

RODRIGUES, Nyelder. Reinaldo autoriza obra de R\$ 226 milhões para integrar toda a região sudoeste. 2021. **Campo Grande News**. Disponível em: <<https://www.campograndenews.com.br/politica/reinaldo-autoriza-obra-de-r-226-milhoes-para-integrar-toda-a-regiao-sudoeste>>. Acesso em: 06 de out. de 2021.

ROSAS, Margarita Riffo. Corredores bioceânicos en el contexto del Mercosur: alcances y perspectivas. Programa de Cooperación Científica con Iberoamérica (España, Chile y Argentina). **Observatório Geográfico**. Disponível em: <<http://observatoriogeograficoamericalatina.org.mx>>. Acesso em: 04 de mar. de 2022.

RUIZ, Toninho. Agesul contrata obra do contorno rodoviário de Porto Murtinho que custará R\$ 25 milhões. 2020. **AGESUL MS**. Disponível em: <https://www.agesul.ms.gov.br/agesul-contrata-obra-do-contorno-rodoviario-de-porto-murtinho-que-custara-r-25-milhoes/>>. Acesso em: 27 de out. de 2021.

RUIZ, Toninho. Murtinho participará da II Expedição da Rota de Integração Latino-Americana com destino aos portos do Chile. 2017. **Dourados News**. Disponível em: <<https://www.douranews.com.br/porto-murtinho/porto-murtinho-participara-da-ii-expedicao-da-rota-de-integracao-latin/109860/>>. Acesso em: 30 de jul. de 2020.

RUIZ, Toninho. Nível de hidrovias sobe e porto em MS tem primeiro embarque de 2022. 2022. **Campo Grande News**. Disponível em: <<https://www.campograndenews.com.br/economia/nivel-de-hidrovias-sobe-e-porto-em-ms-tem-primeiro-embarque-de-2022>>. Acesso em: 21 de mar. de 2022.

SANCHEZ, Izabela. Por R\$ 25 milhões, distrito portuário terá rota alternativa pavimentada. 2020. **Campo Grande News.** Disponível em: <<https://www.campograndenews.com.br/economia/por-rs-25-milhoes-distrito-portuario-tera-rota-alternativa-pavimentada>>. Acesso em: 17 de set. de 2021.

SANTOS, Aline dos. Grupo busca “mar de MS” para reduzir caminho das vendas à China. 2017. **Campo Grande News.** Disponível em: <<https://www.campograndenews.com.br/cidades/grupo-busca-mar-de-ms-para-reduzir-caminho-das-vendas-a-china>>. Acesso em: 08 de nov. de 2021.

SANTOS, Aline dos. Novos portos retomam vocação de cidade no caminho da Rota Bioceânica. 2021. **Campo Grande News.** Disponível em: <<https://www.campograndenews.com.br/economia/novos-portos-retomam-vocacao-de-cidade-no-caminho-da-rota-bioceanica>>. Acesso em: 23 de dez. de 2021.

SANTOS, Aline dos. Novos portos retomam vocação de cidade no caminho da Rota Bioceânica. 2021. **Campo Grande News.** Disponível em: <<https://www.campograndenews.com.br/economia/novos-portos-retomam-vocacao-de-cidade-no-caminho-da-rota-bioceanica>>. Acesso: em 23 de dez. de 2021.

SANTOS, Aline dos; ZURUTUZA, Anahi. “Presença” de Bolsonaro movimentando Porto Murtinho em baixa temporada. 2021. **Campo Grande News.** Disponível em: <<https://www.campograndenews.com.br/brasil/cidades/presenca-de-bolsonaro-movimentando-porto-murtinho-em-baixa-temporada>>. Acesso em: 12 de dez. de 2021.

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

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

SANTOS, Milton. **Por uma Geografia Nova**: Da crítica a uma Geografia Crítica. 6 ed. São Paulo: Edusp. Coleção Milton Santos. 2012.

SANTOS, Milton; SILVEIRA, María Laura. **O Brasil**: Território e sociedade no início do século XXI. Editora Record, Rio de Janeiro, 2008

SCHRAMM, Saul. Governo do Estado acelera pavimentação de 113 km de rodovias-tronco da Rota Bioceânica. 2021. **SEINFRA**. Disponível em: <<https://www.seinfra.ms.gov.br/governo-do-estado-acelera-pavimentacao-de-113-km-de-rodovias-tronco-da-rota-bioceanica/>>. Acesso em: 23 de set. de 2021.

SEMAGRO MS. Soja – informações e notícias. **SEMAGRO MS**. Disponível em: <<http://www.ms.gov.br/a-economia-de-ms/>>. Acesso em: 27 de ago. de 2021.

SEMAGRO MS. Um Estado de oportunidades. **SEMAGRO MS**. Disponível em: <<http://www.ms.gov.br/a-economia-de-ms/>>. Acesso em: 27 de ago. de 2021.

SEMAGRO. Governo reforça interesse na rota de integração com o Pacífico através do Chile e da Bolívia. 2015. **SEMAGRO MS**. Disponível em: <<https://www.semagro.ms.gov.br/governo-reforca-interesse-na-rota-de-integracao-com-o-pacifico-atraves-do-chile-e-da-bolivia/>>. Acesso em: 11 de out. de 2021.

SETLOG MS. Visão Institucional. **Setlog MS.** Disponível em: <<http://www.setlogms.org.br/institucional/visao.html>>. Acesso em: 21 de set. de 2021.

SILVA JUNIOR, Roberto França da. **Circulação e logística territorial: a instância do espaço e a circulação corporativa.** Presidente Prudente, 2009.

SILVA, Eliane Aparecida. **Políticas públicas de transporte rodoviário no Mato Grosso do Sul: o Fundersul e as ações executadas na Unidade Regional de Dourados.** Dourados: UFMS, Dissertação, 2004.

SILVEIRA, Márcio Rogerio. “Geografia da circulação, transportes e logística: construção epidemiológica e perspectivas” In: _____ (Org). **Circulação, transportes e logística.** São Paulo: Outras Expressões, 2011, p. 21-68.

SILVEIRA, Maria Laura. “A região e a invenção da viabilidade do território” In: SOUZA, Maria Adelia *et al.* (Org). **Território brasileiro: usos e abusos.** Campinas: Territorial, 2003, p. 408-416.

SILVEIRA, Maria Laura. Uma Situação Geográfica: do método à metodologia. **Revista Território.** v. 4, n. 6, p. 21-28, 1999.

SILVEIRA, R. L. L. (Org.). **Redes, sociedades e territórios.** 3ª edição revista e ampliada. Santa Cruz do Sul: Edunisc, 2021, p. 268-293.

SOARES, H.V. **A incorporação subordinada do Centro-oeste ao capitalismo brasileiro: uma interpretação histórica.** São Paulo: USP, Dissertação, 2013.

SOUZA, Adauto de Oliveira. “Modernização e desenvolvimento: aspectos da política hidroviária no Mato Grosso do Sul” In: LAMOSO, L.P. **Transportes e políticas públicas em Mato Grosso do Sul.** Dourados: EdUFGD, 2008, p. 93-116.

SOUZA, Adáuto de Oliveira. **A estratégia dos distritos industriais como instrumento de desenvolvimento regional e sua aplicabilidade em Mato Grosso do Sul.** São Paulo: USP, Tese em Geografia, 2002.

SOUZA, Adáuto de Oliveira. **Conferência. XI Encuentro Internacional Humboldt.** “A crise econômica e seu impacto regional”. Ubatuba: Universidade de Taubaté, 2009.

SOUZA, Adáuto de Oliveira. **Mato Grosso do Sul no contexto dos novos paradigmas de integração e desenvolvimento nacional.** Dourados: Editora da UFGD, 2008.

SOUZA, Marcelo Lopes. **Os conceitos fundamentais da pesquisa sócio-espacial.** Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2013.

TAVARES, Gabrielle. Estudo ambiental é emitido e permite avanço da Ponte Bioceânica. 2022. **Campo Grande News.** Disponível em: <<https://www.campograndenews.com.br/meio-ambiente/estudo-ambiental-e-emitido-e-permite-avanco-da-ponte-bioceanica>>. Acesso em: 05 de abr. de 2022.

TEIXEIRA, Marcio Antonio. **As mudanças agrícolas no Mato Grosso do Sul.** São Paulo: USP/FFLCH. Tese (doutorado em Geografia), 1989.

TERMINAL PORTUÁRIO GRUPO FV. **Grupofvcerais**. Disponível em: <<https://www.grupofvcerais.com.br/porto>>. Acesso: em 27 de out. de 2021.

THE ECONOMIST. A new motorway in Paraguay could eventually rival the Panama Canal. **Economist**. 2022. Disponível em: <<https://www.economist.com/the-americas/2022/04/30/a-new-motorway-in-paraguay-could-eventually-rival-the-panama-canal>>. Acesso em: 03 de mai. de 2022.

TRIVIÑOS, A. N. S. **Introdução à pesquisa em ciências sociais: a pesquisa qualitativa em educação**. São Paulo: Atlas, 1987.

VÁSQUEZ, F. “Las reconfiguraciones territoriales del Chaco paraguayo: Entre espacio nacional y espacio mundial” In: **Observatorio de la Economía Latinoamericana**, 2007, nº 88, p.1-17.

VENTORIM, Kelly. Governo entrega acesso ao Terminal logístico de Porto Murtinho que vai controlar fluxo de veículos aos portos. 2021. **SEMAGRO MS**. Disponível em: <<https://www.semagro.ms.gov.br/governo-do-estado-investe-no-acesso-ao-terminal-logistico-de-porto-murtinho-que-controlara-fluxo-de-veiculos-aos-portos/>>. Acesso em: 17 de out. de 2021.

VIEGAS, Anderson. Expedição de MS vai percorrer 3 mil quilômetros para analisar viabilidade de rota para o Pacífico. 2017. **G1 MS**. Disponível em: <<http://www.portomurtinho.ms.gov.br/noticia/121/expedicao-de-ms-vai-percorrer-3-mil-quilometros-para-analisar-viabilidade-de-rota-para-o-pacifico>>. Acesso em: 10 de jul. de 2020.

VIEGAS, Anderson. No fim do trecho brasileiro, Rila enfrenta um dos grandes gargalos para viabilizar corredor. 2017. **G1 MS**. Disponível em <<https://g1.globo.com/mato-grosso-do-sul/rila/noticia/no-fim-do-trecho-brasileiro-rila-enfrenta-um-dos-grandes-gargalos-para-viabilizar-corredor.ghtml>>. Acesso em: 21 de set. de 2021.

VITTE, Claudete de Castro da Silva. **Regionalismo transnacional e estado-nação: um olhar a partir da infra-estrutura produtiva na IIRSA (Iniciativa para a Integração da Infra-estrutura Regional sul-americana) e no PAC (Programa de Aceleração do Crescimento)**. In: anais VIII anpege. Curitiba, 2009.

XAVIER, M. "Os sistemas de engenharia e a tecnicização do território. O exemplo da rede rodoviária brasileira" In: Santos; Silveira. **Brasil - território e sociedade no início do século XXI**. Rio de Janeiro: Record, 2001, p. 329-44.

ZICOSUL. **Ata de Mejillones**. Encontro Internacional Extraordinário da Zicosul. Chile: Mejillones, 2004.

ANEXOS

Anexo A - Ata de Mejillones

Encontro Internacional Extraordinário da Zicosul 26 e 27 de abril de 2004 - Mejillones, Antofagasta (Chile)

ATA DE MEJILLONES No Porto de Mejillones, Região de Antofagasta, República do Chile, aos 27 dias do mês de abril do ano de dois mil e quatro, a Administração Regional de Antofagasta, os governos Provinciais, estaduais, departamentais e as prefeituras que compõem a Zona de Integração do Centro-Oeste da América do Sul, reunidos no Encontro Internacional Extraordinario Zicosul - Ásia Pacífico;

CONSIDERANDO:

01.- Que o grande desafio para as economias das regiões da Zona de Integração do Centro-Oeste da América do Sul – Zicosul -, é conseguir sua inserção no processo de globalização, de forma eficiente e eqüitativa, para alcançar crescimento econômico, social e cultural, que gere melhor qualidade de vida a seus habitantes.

02.- Que, aproveitando as vantagens comparativas de cada região num processo de integração econômica, a Zicosul otimizará suas exportações e ampliará sua presença nos mercados internacionais, em especial, nos países asiáticos da área do Pacífico.

03.- Que a agenda desenvolvida no Encontro Extraordinário atendeu a uma realidade atual e prioritária da Zicosul. Os discursos, mesas redondas e trabalhos das comissões abordaram temas profundamente ligados ao comércio internacional, referindo-se às oportunidades de negócios que hoje existem através dos acordos comerciais e tratados de livre comércio assinados pelo Chile, os quais permitem gerar alianças comerciais que utilizem esta sub-região como plataforma de novos negócios. Além da captação de investimentos, avanços da infra-estrutura de rodovias e portos e as perspectivas de uma modernização do “Corredor Ferroviário Bioceânico de Integração e Desenvolvimento Santos – Antofagasta”.

DESTACANDO

A presença e participação do Senhor José Miguel Insulza, Vice-presidente da República do Chile, do Senhor Administrador Regional de Antofagasta, Jorge Molina Cárcamo, do Senhor Governador do Estado de Mato Grosso do Sul, José Orcírio Miranda dos Santos [Zeca do PT], dos Governadores das províncias

argentinas do Chaco, Roy Nikish, de Salta, Juan Carlos Romero, e do Vice-governador da Província de Jujuy [Argentina], Walter Barrionuevo.

Das representações diplomáticas dos Estados Unidos, Canadá, Japão, Brasil, Argentina, Paraguai e da União Européia, no Chile.

Representantes do governo de Tucumán [província argentina], dos portos públicos e privados da Região de Antofagasta; dos ministérios das Relações Exteriores, Agricultura, Pecuária e Transporte do Chile; do Ministério de Transporte da República da Argentina; do Escritório de Vias da Prefeitura de Tarija; do Grupo Empresarial inter-regional do Centro-Oeste Sul-Americano [Geicos]; dos Prefeitos da Região de Antofagasta; prefeitos do Norte argentino; da Chancelaria Paraguaia; Administração Nacional de Navegação e Portos; da Câmara Paraguaia de Exportadores e da Câmara Paraguaia de Transporte Internacional Terrestre.

As autoridades que assinam este documento, de acordo com o que foi abordado nos deferentes grupos de trabalho, decidem:

01. Destacar, como um passo transcendente e fundamental para o comércio internacional da Zicosul com os mercados intra-regionais e da Ásia-Pacífico, o início de atividade da primeira fase do Complexo Portuário de Mejillones como consolidação da Região de Antofagasta, Chile, como principal porta de entrada e saída das exportações e importações do Centro-Oeste sul-americano.

02. Considerar a Carta de Campo Grande (4 de fevereiro de 2004) e a Declaração de Salta (13 de abril de 2004) como documentos do Projeto Regional de Integração da Zicosul, que expressam a vontade de modernizar, através do “Corredor Ferroviário Bioceânico de Integração e Desenvolvimento Santos – Antofagasta” e suas conexões ferroviárias, viárias e hidrovias ligadas a este corredor.

03. Respalda a convocatória efetuada pelo Comitê Coordenador de Governadores da Zicosul em Salta, no dia 13 de abril de 2004, com o objetivo de convidar as empresas proprietárias, tomadoras de empréstimo e investidoras do Corredor, e organismos financeiros internacionais, como BID [Banco Interamericano de Desenvolvimento], BNDES [Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social], Fonplata [Fundo Financeiro para o Desenvolvimento da Bacia do Prata], CAF [Corporação Andina de Fomento] e o organismo planejador Iirsa [Integração da Infra-estrutura Regional na América do Sul] para conhecer este corredor. Esta reunião acontecerá no dia 24 e 25 de junho de 2004 na cidade de Resistência (Argentina), capital da Província do Chaco.

04. Insistir na participação plena dos governantes, empresários, universidades e

ONGs da Zicosul na VII Reunião que se realizará na cidade de Tarija, Bolívia.

05. Valorizar a iniciativa do Governo do Chile de impulsionar a reunião de ministros da área de mineração no contexto da Apec 2004 - Asia Pacific Economic Cooperation (Cooperação Econômica Ásia-Pacífico) -, a se realizar nas cidades de Antofagasta e Calama, nos dias 16 e 17 de junho de 2004, para qual convida os membros da Zicosul a participar ativamente na mesma, respaldando a estratégia de desenvolvimento regional do "cluster" (setor) mineral impulsionada pelo Governo da Segunda Região de Antofagasta.

06. Congratular pela organização da Feira Internacional de Mejillones, realizada como parte da programação deste Encontro Extraordinário, com a intenção de ser projetada no futuro próximo, como uma feira itinerante, vinculando Zicosul e Ásia-Pacífico.

07. Apoiar a realização de encontros entre as regiões da Zicosul como a ocorrida em Santa Cruz de la Sierra, Bolívia, no dia 19 de abril de 2004, entre as autoridades do Estado de Mato Grosso do Sul e do Departamento de Santa Cruz, assim como os festivais teatrais e culturais, esportivos e intercâmbios estudantis.

08. Promover encontro jornalístico da Zicosul durante a VII Reunião de Tarija, Bolívia, contribuindo para enriquecer a divulgação através de uma página da Internet e de uma rede de imprensa sub-regional.

09. Solicitar aos chefes de Estado que continuem implementando maiores e melhores formas de integração na Zicosul, especialmente para facilitar intercâmbio de pessoas nas zonas de fronteira, de mercadorias, atividades culturais e esportivas, como também o conhecimento em ciência e tecnologia.

10. Valorizar a aplicação dos depósitos francos no Porto de Antofagasta, Chile, e Porto de Villeta (Paraguai); e pedimos sua extensão e ampliação nos demais portos da Região de Antofagasta, Chile, e do Paraguai.

11. Aprovar calorosamente a proposta do Governador da Província de Salta para que sua capital [cidade de Salta] seja a sede da Reunião Ordinária da Zicosul 2005.

O conjunto das valiosas e importantes explanações, conteúdos das mesas redondas, e das mesas empresariais de trabalho, que aconteceram neste Encontro Extraordinário da Zicosul em Mejillones, reforça a clara vontade e decidida vocação dos governos, municípios, grupos empresariais e demais organizações participantes da Zicosul de impulsionar as oportunidades de negócios com os países da Apec; as amplas perspectivas e desafios da Zicosul; a ampliação e complementação da pauta de produtos exportáveis; a relação de serviços relacionados às exportações, da Região Antofagasta; a necessidade e

conveniência do crescimento do comércio e da produção do setor mineral, do estímulo às atividades turísticas e da provisão de produtos alimentícios.

Por tudo isso, agradece a organização desta Reunião Extraordinária e a hospitalidade oferecida para o evento, ao Senhor Administrador Regional de Antofagasta, felicitando-o, e, em seu conjunto, ao município de Mejillones por seu apoio e compromisso demonstrado no processo de integração da Zicosul.

Aos meios de comunicação locais, regionais, nacionais e internacionais pela ampla e objetiva divulgação que deram ao evento, seus temas e acordos alcançados.

Anexo B - Carta de Campo Grande



**ASSEMBLEIA
LEGISLATIVA**
MATO GROSSO DO SUL

Palácio Guaicurus
Avenida Desembargador José Nunes da Cunha
Jardim Veraneio – Parque dos Poderes – Bloco 09
Campo Grande / MS – CEP: 79.031-901
Tel.: (67)3389.6565 – CNPJ: 03.979.390/0001-81
www.al.ms.leg.br

CARTA DE CAMPO GRANDE

Nos dias 26 e 27 de maio de 2022, realizou-se, na cidade de Campo Grande-MS, o 1º Fórum sobre: “*A Integração do Corredor Rodoviário Bioceânico*”, que teve lugar na Assembleia Legislativa de Mato Grosso do Sul, ocasião em que foram tratadas questões afetas ao funcionamento de um eixo rodoviário de 2.254 km que, com a conclusão da ponte Porto Murtinho-Carmelo Peralta e o último trecho rodoviário da Transchaco (354km), ou seja, no prazo de dois anos e meio, estará totalmente finalizado, integrando assim o Estado de Mato Grosso do Sul aos portos do norte do Chile, no Pacífico, após cruzar o território do Chaco paraguaio e as cidades de Salta e Jujuy, localizadas ao norte da Argentina.

Nessas condições, e sobretudo **considerando**:

- I. Que o comércio internacional requer que o produtor seja competitivo – não somente em seu processo produtivo –, como também ofereça a seu cliente uma logística moderna e eficiente, capaz de assegurar a entrega da mercadoria no menor custo, menor tempo e nas melhores condições;
- II. Que a busca desta eficiência logística demandará o recurso a soluções multimodais, que envolverão o uso inteligente de rodovias, ferrovias e hidrovias do Brasil, Paraguai, Argentina e Chile;
- III. Que os corredores de integração irão valorizar as fronteiras terrestres, ao demandar que as operações de exportação e importação sejam realizadas a partir do interior dos territórios;
- IV. Que as aduanas devem oferecer ao longo do Corredor Rodoviário Bioceânico serviço moderno e eficiente, beneficiando o transportador, o turista e a população fronteiriça;
- V. Que fluxos adicionais de comércio e de investimento serão gerados nos territórios do Corredor, como resultado da identificação de novas oportunidades comerciais e de maior conhecimento recíproco entre as diversas regiões;
- VI. Que se aprofundarão os laços institucionais entre os territórios integrantes do Corredor Rodoviário Bioceânico, inclusive entre os agentes e políticos dos quatro países;
- VII. Que se abrem novas possibilidades para a formação de parcerias comerciais, o aumento do intercâmbio e da cooperação entre as



**ASSEMBLEIA
LEGISLATIVA**
MATO GROSSO DO SUL

Palácio Guaicurus
Avenida Desembargador José Nunes da Cunha
Jardim Veraneio – Parque dos Poderes – Bloco 09
Campo Grande / MS – CEP: 79.031-901
Tel.: (67)3389.6565 – CNPJ: 03.979.390/0001-81
www.al.ms.leg.br

cooperativas agrícolas do Brasil e do Paraguai, assim como a geração de novas alianças empresariais entre os portos chilenos e empresas brasileiras, paraguaias e argentinas;

- VIII. Que passo importante foi dado para promover a integração ferroviária do Cone Sul, inclusive para incentivar o Paraguai a futuramente definir o traçado de sua malha ferroviária;
- IX. Que se incentivou o melhor uso da Hidrovia Paraguai-Paraná e a assinatura de convênios entre os portos fluviais da Argentina, Brasil e Paraguai, com vistas a aumentar o movimento de carga e o transporte de contêineres;
- X. Que a construção do Corredor Rodoviário Bioceânico obrigará a abertura de novos postos de fronteira no Brasil e Paraguai, conectará o Estado de Mato Grosso do Sul com o Chaco paraguaio e possibilitará acesso rodoviário ao norte da Argentina e Chile, incentivando o turismo regional, promovendo maior intercâmbio cultural e universitário;
- XI. Que o Corredor Rodoviário Bioceânico, ao incentivar o turismo e promover o intercâmbio cultural, criará condições mais adequadas para o estabelecimento de futuras linhas aéreas diretas entre Campo Grande e Assunção, Campo Grande e Jujuy e Campo Grande e Antofagasta, contribuindo, desse modo, para o incremento do transporte regional de passageiros e carga, como também a realização de novos investimentos no setor hoteleiro;
- XII. Que o Corredor Rodoviário Bioceânico, ao criar novos fluxos de comércio, turismo, serviços e investimento, abre a possibilidade de as pequenas e médias empresas se internacionalizarem, participando mais fortemente das atividades de comércio exterior de Mato Grosso do Sul, incrementando os mais diversos setores econômicos;
- XIII. Que a criação de uma rota transcontinental, o posicionamento do Estado como “hub” logístico nacional e regional e a exploração de novas oportunidades econômicas criam condições propícias para a implantação de portos secos, plataformas logísticas e centros de distribuição de carga nos territórios do Corredor Rodoviário Bioceânico;



**ASSEMBLEIA
LEGISLATIVA**
MATO GROSSO DO SUL

Palácio Guaicurus
Avenida Desembargador José Nunes da Cunha
Jardim Veraneio – Parque dos Poderes – Bloco 09
Campo Grande / MS – CEP: 79.031-901
Tel.: (67)3389.6565 – CNPJ: 03.979.390/0001-81
www.al.ms.leg.br

- XIV. Que o Convênio de Cooperação Comercial, Econômica e Produtiva e o de Cooperação Institucional para a Constituição de um Comitê de Promoção Turística fortalecerão as relações intermunicipais, criando um novo eixo de dinamismo para o Corredor Rodoviário Bioceânico;
- XV. Que com o aumento dos fluxos de comércio e de investimento com o Chile, Paraguai e Argentina serão criados novos empregos, potencializando a atividade econômica nos territórios e, conseqüentemente, os indivíduos deverão se capacitar e promover iniciativas inovadoras;
- XVI. Que o Corredor deverá gerar novos empregos especializados, razão pela qual será necessário crescente envolvimento da Rede Universitária do Corredor Rodoviário Bioceânico na realização de estudos e na oferta de cursos que estejam perfeitamente alinhados com as futuras demandas do mercado de trabalho;

Com fundamento nessas premissas e imbuídos desses propósitos e motivações, anunciamos que o 1º Fórum “*A Integração dos Municípios do Corredor Bioceânico*” pode - com a contribuição de todos os atores envolvidos (agentes políticos e os mais diversos representantes da sociedade civil) produzir as conclusões e resultados que se passam a expor:

Por meio da análise de consultores independentes, foram reiteradas as vantagens logísticas do Corredor Rodoviário Bioceânico. Isso porque, para o escoamento da produção serão necessários de 12 a 14 dias a menos do que nas rotas tradicionais via Canal do Panamá ou Estreito de Magalhães.

Não restou dúvida de que, a menor distância para chegar ao mercado asiático impactará significativamente na competitividade dos produtos brasileiros. Os produtos de Mato Grosso do Sul, por exemplo, poderão ser embarcados num porto chileno após uma viagem terrestre de apenas três a quatro dias. Além da redução de distância e tempo, os portos de Arica, Iquique, Antofagasta e Mejillones apresentaram múltiplas vantagens para os operadores comerciais, na medida em que oferecem novas frequências marítimas (inclusive para Peru, Equador e Colômbia), serviços de apoio logístico e um trânsito portuário rápido e eficiente.

Para além das vantagens logísticas, constatou-se, de igual forma, a possibilidade de um empresário exportar um insumo (laranja, por exemplo), agregando-se valor localmente (produção de suco de laranja) - graças aos incentivos oferecidos pela Zona Franca de Iquique (Zofri) ou pela Região de Antofagasta (Corfo) - e exportar o produto transformado (envasado ou engarrafado) com os benefícios tarifários dos acordos comerciais do Chile.



**ASSEMBLEIA
LEGISLATIVA**
MATO GROSSO DO SUL

Palácio Guaicurus
Avenida Desembargador José Nunes da Cunha
Jardim Veraneio – Parque dos Poderes – Bloco 09
Campo Grande / MS – CEP: 79.031-901
Tel.: (67)3389.6565 – CNPJ: 03.979.390/0001-81
www.al.ms.leg.br

Representantes do Centro de Transferência Multimodal de Manuseio de Granéis e Contêineres de Guemes e do Centro Logístico de Perico, ambos do norte da Argentina, prestaram informações relevantes sobre as vantagens que podem oferecer aos operadores comerciais. Como a distância de Campo Grande a Antofagasta (2.254km) não permite um deslocamento sem paradas, os produtores do Brasil e do Paraguai podem armazenar suas cargas em Guemes ou Perico e encaminhá-las aos portos chilenos no momento mais conveniente, beneficiando-se da redução de custos de transporte e, sobretudo, tendo a garantia de carga de retorno. Atualmente, cerca de 30% da carga transportada para o Chile por rodovia não é explorada, por falta de carga de retorno. Os caminhões brasileiros vão cheios e retornam parcialmente vazios. A entrega da carga exportada num Centro de Distribuição como os de Guemes e Perico contempla a possibilidade de carga de retorno, o que permite ao transportador brasileiro ou paraguaio oferecer fretes rodoviários mais baratos;

Pela primeira vez no Estado - e coube à Assembleia Legislativa de Mato Grosso do Sul essa honra e privilégio - reuniram-se representantes de todas as ferrovias do Cone Sul. Todas as principais ferrovias da Região estiveram representadas no evento. Com isso, foi possível promover intenso e produtivo debate sobre uma futura integração ferroviária entre Brasil, Paraguai, Argentina e Chile. A Ferrovia Boliviana Oriental destacou que dispõe de serviço ferroviário regular entre Corumbá (MS) e Yacuiba, o que permite conectar Mato Grosso do Sul com o norte da Argentina. A Ferrovia Ferronor, do Chile, informou que oferece serviços ferroviários regulares de Guemes, na Argentina, para os portos chilenos de Antofagasta e Iquique. Com essas informações, a Fepasa, companhia ferroviária do Paraguai, pôde colher dados para o futuro desenvolvimento de sua malha ferroviária. A apresentação do Projeto Ferroguarani trouxe ainda mais luzes para essa futura empreitada. Consultor independente deu sua visão sobre o estado atual da Malha Oeste. Com todas essas informações, a esperança é de que, muito em breve, a ferrovia paraguaia possa se conectar com as malhas do Brasil, Argentina e Chile, tornando a integração ferroviária regional uma realidade.

Por outro lado, e com a mesma importância, debateu-se uma melhor utilização dos portos fluviais de Barranquera (AR), Concepción (PY) e Porto Murtinho (BR), localizados ao longo da hidrovia Paraguai-Paraná. As empresas informaram sobre a possibilidade de futuros investimentos portuários. Ficou evidente a necessidade de aumentar o fluxo de carga containerizada, bem como a construção de novos terminais de contêineres. Não se poderia deixar de destacar o anúncio feito pelo Grupo FV: até o final do ano, a empresa deverá escoar por Porto Murtinho 600.000 toneladas de soja. Não há dúvida de que o porto é o novo corredor logístico para o escoamento fluvial de grãos de MS.





**ASSEMBLEIA
LEGISLATIVA**
MATO GROSSO DO SUL

Palácio Guaicurus
Avenida Desembargador José Nunes da Cunha
Jardim Veraneio – Parque dos Poderes – Bloco 09
Campo Grande / MS – CEP: 79.031-901
Tel.: (67)3389.6565 – CNPJ: 03.979.390/0001-81
www.al.ms.leg.br

Foi, igualmente, explorada a possibilidade da assinatura de convênios entre os portos de Barranquera, Concepción e Porto Murtinho, com o objetivo de fomentar a movimentação de mais carga pela hidrovia. Recordamos, por importante, que o porto de Barranquera é atualmente servido pela ferrovia Belgrano Cargas Norte, tendo, portanto, acesso a Buenos Aires e Salta. O porto de Concepción, por sua vez, é gerido pela Hidrovias do Brasil, empresa brasileira que também detém o controle de um terminal de contêineres no Porto de Montevidéu.

Como o Corredor Rodoviário Bioceânico deve gerar novos fluxos de comércio, serviços e investimento, tornando Mato Grosso do Sul um grande centro nacional e regional de distribuição de carga, o Fórum reuniu vários palestrantes para divulgar suas experiências logísticas e a oferta exportável dos territórios.

Com essa iniciativa, visou-se reduzir o déficit de conhecimento sobre o potencial de comércio da região e incentivar o contato direto, fundamental para a concretização dos negócios. Nesse sentido, e a título de exemplo, ocorreram a apresentação do potencial exportador de Tarapacá (Chile), realizada pelo próprio Governador Sr. José Miguel Carvajal e a divulgação das ofertas exportáveis de Salta e Jujuy. Dada a relevância do Porto de Iquique e sua proximidade com o Peru (3 dias por barco) e o Equador (7 dias para Guayaquil), foram também conhecidas as vantagens fiscais e logísticas oferecidas pela Zona Franca de Iquique (Zofri).

Não obstante, deu-se, também, ampla divulgação às propostas argentinas de exportação de vinho, cerveja e produtos lácteos. Esses e outros produtos poderão ser agora importados diretamente por empresários do nosso Estado, não sendo mais oferecidos por intermediários. A Copasul, a Lar e a Coamo prestaram informações sobre o desenvolvimento do cooperativismo no Estado e o enorme potencial agrícola de MS. Pesquisador da UEMS- representando a Academia do Estado- fez excelente apresentação sobre o passado histórico da erva-mate no antigo Mato Grosso e o atual potencial exportador do produto. Temos, portanto, todas as condições para voltar a ser o maior exportador de erva-mate do País. A partir de estudo do IPEA, o economista Pedro Silva Barros divulgou a relevância dos corredores para os estados articuladores.

Com a divulgação dessas e outras oportunidades comerciais, a Assembleia Legislativa, sempre com o apoio dos demais Poderes, sobretudo do Poder Executivo na pessoa do Governador Reinaldo Azambuja e atores econômicos do Estado de Mato Grosso do Sul, representados no evento pelo Presidente da FIEMS Sérgio Longen, intenta fomentar a internacionalização das empresas do Estado e dar uma oportunidade para os jovens empreendedores sul-matogrossenses. É o que se deseja. Vale dizer, que o Corredor seja capaz de gerar novos fluxos de comércio e que se criem empregos de qualidade para todos, inclusive para nossos jovens. A assinatura do Convênio de Cooperação Comercial, Econômica e Produtiva entre Municípios do Norte do Chile e da Argentina, o Chaco paraguaio e Mato Grosso do Sul é louvável iniciativa nesse sentido.



**ASSEMBLEIA
LEGISLATIVA**
MATO GROSSO DO SUL

Palácio Guaicurus
Avenida Desembargador José Nunes da Cunha
Jardim Veraneio – Parque dos Poderes – Bloco 09
Campo Grande / MS – CEP: 79.031-901
Tel.: (67)3389.6565 – CNPJ: 03.979.390/0001-81
www.al.ms.leg.br

Outro setor contemplado nesses dois dias de intenso debate foi o da mineração. Existe um potencial ainda pouco explorado resultante da complementaridade mineral entre Mato Grosso do Sul e o norte da Argentina. Enquanto aqui se produz minério de ferro e manganês, lá se produz lítio, cobre, zinco, ouro e prata. A Bolívia, o Chile e o norte da Argentina formam o maior triângulo produtor de lítio do mundo. Um intercâmbio comercial ainda mais intenso nesse terreno restará certamente facilitado pela disponibilidade do transporte ferroviário. Como mencionado, existe uma conexão ferroviária entre Corumbá e o norte da Argentina, ainda desconhecida por muito de nossos empresários. Poderia-se importar fertilizantes (borato) ou minerais (cobre e lítio) e exportar frutas tropicais (mamão) ou ainda condimentos (pimenta). Além da redução de tempo e custo, o trânsito aduaneiro seria agilizado pela presença de portos secos em Yacuiba (Bol) e Corumbá (MS), o que incrementa as vantagens logísticas oferecidas pelo serviço ferroviário.

Não se poderia deixar de referir-se, com inegável entusiasmo, ao impulso dado ao turismo regional. Com a presença de funcionários do Ministério do Turismo, foram apresentadas diretrizes para a implementação de Pontos de Apoio ao Viajante (PAVs), inclusive um projeto da Produza que se encontra em fase de implementação no Município de Sidrolândia. Professor da UEMS sugeriu a criação de uma nova rota turística, o Caminho dos Ervais. Foi divulgada a oferta turística de Bonito, Jujuy e Antofagasta. Representante do Paraguai divulgou, igualmente, as oportunidades turísticas do Chaco. Com a ponte Porto Murtinho-Carmelo Peralta, Loma Plata e Salta estarão a apenas 277 km e 1271km, respectivamente, de Porto Murtinho. Ou seja, Salta está mais perto de Porto Murtinho do que São Paulo (1328km). Salienta-se, ainda, a assinatura do Convênio de Cooperação Institucional para a Constituição de um Comitê de Promoção Turística entre Municípios do norte do Chile e da Argentina, o Chaco paraguaio e Mato Grosso do Sul, instrumento que dinamizará o turismo ao longo do Corredor. Por esse motivo, a Diretora de Inteligência Mercadológica e Competitiva do Ministério do Turismo, Nicole Facuri, divulgou instrumentos de fomento que poderiam melhor desenvolver os produtos turísticos do Estado.

Por derradeiro, cumpre informar, por importante e necessário, que o Fórum *“A Integração dos Municípios do Corredor Bioceânico”* não se encerra com o evento de Campo Grande. Isso porque, as autoridades do Norte Grande do Chile e do Paraguai manifestaram interesse no sentido de realizar um novo encontro no segundo semestre deste ano, em local e datas a serem ainda definidos.

Ou seja, nesses dois dias, a Assembleia buscou, junto com os demais atores políticos, empresariais e sociedade civil, empreender um esforço conjunto de promoção do Corredor Bioceânico que contemplou diversos campos da atividade econômica, notadamente a assinatura dos Convênios de Turismo e Comércio que permitirão a todos os municípios do Corredor se tornarem, doravante, personagens ativos das relações regionais e incentivadores do Corredor. Criou-se um eixo



**ASSEMBLEIA
LEGISLATIVA**
MATO GROSSO DO SUL

Palácio Guaicurus
Avenida Desembargador José Nunes da Cunha
Jardim Veraneio – Parque dos Poderes – Bloco 09
Campo Grande / MS – CEP: 79.031-901
Tel.: (67)3389.6565 – CNPJ: 03.979.390/0001-81
www.al.ms.leg.br

intermunicipal que se soma ao eixo intergovernamental, de modo que os 79 municípios de Mato Grosso do Sul poderão, desde logo, organizar missões, realizar estudos de interesse comum, trocar informações comerciais, incentivar investimentos nos territórios ou articular ações em favor da integração ferroviária e aérea. No âmbito parlamentar, realizou-se a segunda reunião da Frente Interparlamentar do Corredor Bioceânico, sob a coordenação do Senador Nelson Trad Filho.

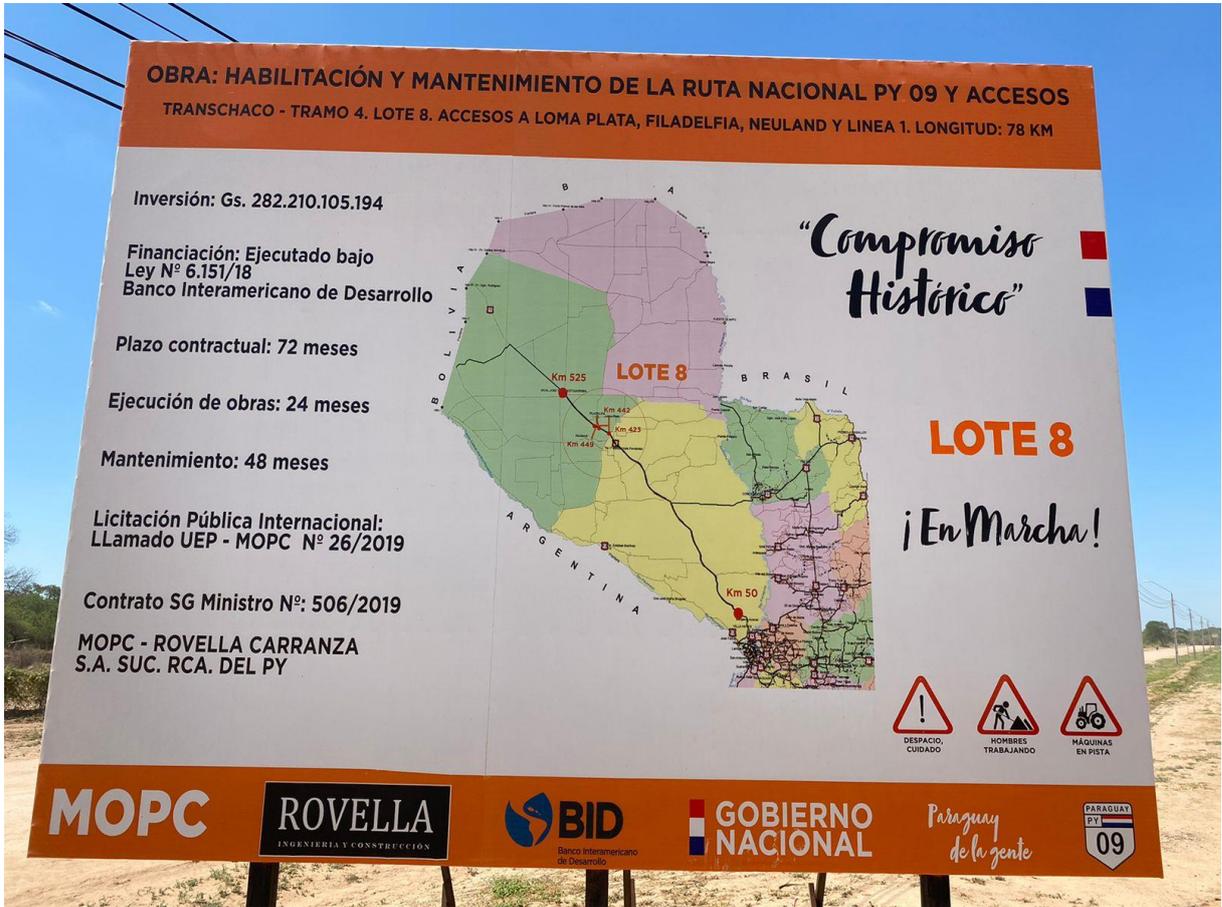
Nessas condições, e em conclusão, depreende-se claramente que várias forças se somam em prol do pleno desenvolvimento do Corredor Rodoviário Bioceânico, visando, sobretudo, à criação de novos fluxos de comércio e investimento e à necessária geração de novas oportunidades para a população do Estado de Mato Grosso do Sul, lembrando sempre da precisa lição do pensador e jurista americano Oliver Wendell Holmes, no sentido de que: *“O mais importante da vida não é onde você está, mas sim a direção para a qual está se movendo”*.

Palácio Guaicurus, 27 de maio de 2022.



Anexo C - Iconografía

Foto 1 - Placa demostrando as reformas nas estradas da Transchaco e accesos.



Fonte: Pesquisa de campo da autora. Outubro de 2021.

Foto 2 - Placa referente a construção da pavimentação Carmelo Peralta- Loma Plata.



Fonte: Pesquisa de campo da autora. Outubro de 2021.

Foto 3 - Trecho asfaltado entre Carmelo Peralta e Loma Plata. Pista simples com acostamentos.



Fonte: Pesquisa de campo da autora. Outubro de 2021.

Foto 4 - A aridez chaquenha e animais de grande porte beirando a pista. Trecho Carmelo Peralta- Loma Plata.



Fonte: Pesquisa de campo da autora. Outubro de 2021.

Anexo D - Convite público para participação na audiência sobre o Rima da THI da FV Cereais



AUDIÊNCIA PÚBLICA VIRTUAL

16 QUINTA-FEIRA
DEZEMBRO
2021

19h Horário de MS
TRANSMISSÃO AO VIVO
PELO CANAL DO IMASUL NO  YouTube

O Diretor-Presidente do Instituto de Meio Ambiente de Mato Grosso do Sul (IMASUL), Sr. André Borges Barros de Araújo, convida para a Audiência Pública Virtual de apresentação do **Relatório de Impacto Ambiental (RIMA)** referente ao licenciamento ambiental do **Terminal Portuário FV Cereais** da Itahum Export Comércio de Cereais S.A., localizado no município de Porto Murtinho, MS.

INSCREVER



PARTICIPAR



MAIS INFORMAÇÕES



REALIZAÇÃO



SEMAGRO
Secretaria de Estado de Meio Ambiente,
Desenvolvimento Econômico,
Produção e Agricultura Familiar



GOVERNO DO ESTADO
Mato Grosso do Sul

GOVERNO PRESENTE

www.imasul.ms.gov.br

AUDIÊNCIA PÚBLICA VIRTUAL

A Audiência Pública Virtual tem por objetivo apresentar os estudos realizados sobre os impactos ambientais e sociais de um novo empreendimento na sua região. O evento faz parte do processo de licenciamento ambiental, sendo regulamentado pelas Resoluções CONAMA 009/87 e SEMA/MS 004/89.

Nesta audiência, realizada pelo Instituto de Meio Ambiente de Mato Grosso do Sul (IMASUL), será apresentado o Relatório de Impacto Ambiental (RIMA) do **Terminal Portuário FV Cereais, localizado no município de Porto Murtinho.**

Durante o evento, você conhecerá o projeto do empreendimento, os impactos negativos e positivos, as medidas mitigadoras e compensatórias e os programas ambientais propostos. Após as apresentações e um breve intervalo, será aberta a sessão de perguntas previamente cadastradas as quais serão respondidas pelo empreendedor ou seu representante. A audiência subsidiará a decisão quanto ao licenciamento ambiental.

Participe! Você também é responsável pela qualidade de vida no seu município!

EMPREENDIMENTO

Acreditando na potencialidade de Porto Murtinho/MS por conta da hidrovia do Paraguai, o Grupo FV Cereais, por meio da Itahum Export Comércio de Cereais S.A., trouxe ao município o "TERMINAL PORTUÁRIO FV CEREAIS", um projeto audacioso e gerador de grandes negócios e oportunidades.

A concretização do Terminal Portuário vem ao encontro da necessidade de escoamento de grãos, que segue em uma crescente de 5% a 6% ao ano no estado de Mato Grosso do Sul.

Desta forma, o Grupo FV Cereais viu a oportunidade de um novo corredor logístico para sanar parte da falta de estrutura no escoamento das safras de grãos. Trata-se de um investimento total estimado em R\$ 110.000.000,00, de forma que nesta primeira fase serão realizados o transbordo de soja, milho e açúcar.

Num terreno que abrange 50,00 hectares localizados em contato com o rio Paraguai, o Terminal Portuário possui o total de 26 hectares de área útil, com 500 metros de frente para o rio.

A estrutura implantada trabalha com uma capacidade estática de 30.000 toneladas e a capacidade de fluxo de embarque de 1.000 ton/hora para o transbordo de soja, milho e açúcar. A atual estrutura foi projetada para 200.000 ton/mês de capacidade de embarque.

A segunda fase do projeto será a importação de fertilizantes, aumento da capacidade para soja e milho, além da ampliação de possibilidades em diversos outros segmentos de produtos.

O desenvolvimento desta região é uma realidade diante de seu potencial no agronegócio, criação da rota bioceânica, investimentos no ecoturismo, ampliação e valorização da estrutura portuária e aquisição de grandes áreas por empresas privadas. Outro grande fator de crescimento será a quantidade de serviços e produtos que serão estabelecidos na região para atender e abastecer todo o movimento do terminal, como postos de combustíveis, alimentação, hotelaria, suporte e manutenção de máquinas e equipamentos, enfim, uma diversidade de oportunidades na geração de empregos e arrecadação de impostos para o Município e Estado.

O respeito com o meio ambiente e a responsabilidade social são valores do Grupo FV Cereais, possuindo as licenças ambientais necessárias desde sua implantação e vem executando o atual Estudo de Impacto Ambiental – EIA para a ampliação do terminal.

Seguindo estes princípios, colabora com diversas entidades filantrópicas, realizando ações sociais nos municípios em que atua, bem como cursos de capacitação profissional não apenas para os funcionários do terminal, e sim extrapolando para os municípios de Porto Murtinho.

Todos estes fatores transformarão Porto Murtinho num grande centro de importação e exportação sem fronteiras, podendo seguramente ampliar sua abrangência para a Europa, Ásia e Oriente Médio. A realidade do Terminal Portuário irá potencializar novos negócios e resultados aos investidores, trazendo crescimento sustentável para toda região, Estado e País.

LOCALIZAÇÃO

O empreendimento localiza-se no município de Porto Murtinho, na Fazenda Santa Carmem II – Área Desmembrada II, com área de 50 ha na margem esquerda do Rio Paraguai, nas coordenadas geográficas Lat.: 21°42'44.14"S / Long.: 57°54'7.03"O.

Para acessar o terminal portuário saindo da cidade de Campo Grande, deve-se pegar a BR-060 e percorrer 266 km até a cidade de Jardim, acessar a direita na BR-267 e seguir sempre em frente a Porto Murtinho por 220 km, até rotatória localizada na entrada do perímetro urbano, virar à esquerda no novo contorno rodoviário e percorrer mais 5,2 km até a entrada do terminal.



IMPACTOS NEGATIVOS

- Especulação imobiliária e Aumento do Desemprego por Dispensa da Mão de Obra Ocupada na Ampliação do Terminal.
- Modificação da Borda da Calha Regular e Perda de Cobertura Vegetal e Intervenção em APP.
- Danos à Fauna e a Comunidade de Peixes por Emissão de Ruídos/Efeito Sonoro.
- Danos à Fauna e Comunidade Aquática por Liberação Acidental de Contaminantes.
- Impactos na Infraestrutura e na Trafegabilidade da BR - 267.

IMPACTOS POSITIVOS

- Dinamização da Economia Local e Geração de Emprego e Renda.
- Incremento do Recolhimento de Impostos, Taxas, Contribuições e Encargos Federais, Estaduais e Municipais.
- Aumento da Competitividade dos Produtos Sul-Mato-Grossense para exportação.
- Incremento da Biodiversidade de Habitats da Fauna Incrustante.
- Contribuição Científica a Partir de Dados Resultantes dos Estudos da Fauna e Flora.

MEDIDAS MITIGADORAS

As medidas mitigadoras são destinadas a diminuir ou prevenir impactos negativos.

- Divulgar o cronograma de obras, número de vagas de trabalho ofertadas.
- Instalação de pier flutuante, ao invés de construção de cais e atracadouros.
- Utilização de equipamentos que diminuam a intensidade dos ruídos, manutenção preventiva, operação do terminal preferencialmente fora do horário de maior atividade biológica da fauna.
- Formação de equipe treinada e equipada para a contenção dos acidentes, bem como utilização de equipamentos corretos para a atividade.
- Treinamentos e campanhas de conscientização a obediência às leis de trânsito. Melhorias nas condições físicas da rodovia.

PROGRAMAS AMBIENTAIS

- Programa de Comunicação Social e Educação Ambiental.
- Programa de Monitoramento de Resíduos Sólidos.
- Programa de Monitoramento das Emissões Atmosféricas.
- Programa de Monitoramento da Saúde e Segurança do Trabalhador.
- Programa de Monitoramento de Erosão.
- Programa de Monitoramento da Prevenção e Combate a Incêndio.
- Programa de Monitoramento da Qualidade das Águas Superficiais.
- Programa de Monitoramento dos Ecossistemas Aquáticos.
- Programa de Monitoramento da Fauna.
- Programa de Monitoramento e Conservação da Flora.
- Programa de Gerenciamento de Tráfego.
- Programa Ambiental Para Construção/Ampliação.
- Programa de Recuperação de Áreas Degradadas.
- Programa de Ação de Emergência.
- Programa de Gestão e Armazenamento de Fertilizantes.

MAIS INFORMAÇÕES



PRODUÇÃO

América
comunicação e eventos

CONSULTOR

TOPOSAT
SISTEMAS

EMPREENDEDOR

Grupo FV Cereais
TERMINAL PORTUÁRIO
www.grupofvcereais.com.br

REALIZAÇÃO

IMASUL
SEMAGRO
SECRETARIA DE MEIO AMBIENTE, SANEAMENTO E GESTÃO DE RESÍDUOS SÓLIDOS
GOVERNO DO ESTADO
Mato Grosso do Sul
GOVERNADOR