

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

Fabiane de Oliveira Moreti Cabrera ¹

RESUMO: A implementação de um corredor Bioceânico no estado de Mato Grosso do Sul constitui-se como uma possibilidade de desenvolvimento econômico, sobretudo devido despontar economicamente como um grande produtor de grãos e proteína de origem animal. Nessa perspectiva, o estado de Mato Grosso do Sul se constitui um território que implementa ações relacionadas ao agronegócio, e as possibilidades de viabilização de uma Rota Bioceânica favorece tanto o fluxo da produção quanto a importação direta de insumos a preços mais competitivos. O presente trabalho busca discutir a implementação da Rota Bioceânica, analisando de que forma sua idealização está vinculada com a manifestação de interesses dos agentes hegemônicos e como as novas infraestruturas ligadas ao setor de transportes trará em seu encaixo uma série de novas dinâmicas territoriais, principalmente no que tange ao setor de transportes, seus fluxos e circulação.

PALAVRAS-CHAVE: Rota Bioceânica; transportes; fluxos; economia; território.

IMPLEMENTATION OF THE BIOCEANIC ROUTE IN THE STATE OF MATO GROSSO DO SUL: AN ANALYSIS ON ECONOMIC DYNAMICS AND ITS IMPLICATIONS

ABSTRACT: The Bioceanic corridor implementation in the state of Mato Grosso do Sul is a possibility of economic development, mainly due to its economic emergence as a major grain and animal meat producer. In this perspective, the state of Mato Grosso do Sul is a territory that implements actions related to agribusiness, and the possibilities of making a Bioceanic Route viable, favor both the flow of production and the direct import of inputs, at more competitive prices. This paper seeks to discuss the implementation of the Bioceanic Route, analyzing how its idealization is connected to the interests of the hegemonic agents and how the new infrastructures linked to the transport sector will bring in its wake a series of new territorial dynamics, for the most part concerning the transport sector, its flows and circulation.

¹ Licenciada em Geografia pela UEMS, unidade de Jardim MS. Atualmente cursando o mestrado pelo Programa de Pós-Graduação em Geografia da UFGD.

KEYWORDS: Bioceanic Route; transport; flows; economy; territory.

IMPLEMENTACIÓN DE LA RUTA BIOCEÁNICA EN EL ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL: UN ANÁLISIS SOBRE DINÁMICA ECONÓMICA Y SUS IMPLICACIONES

RESUMEN: La implementación de un corredor bioceánico en el estado de Mato Grosso do Sul se constituye como una posibilidad para el desarrollo económico, principalmente potencializar su crecimiento económico una vez que uno de los más grandes productores de granos y proteínas de origen animal. Desde esta perspectiva, el estado de Mato Grosso do Sul es un territorio que implementa acciones relacionadas con los agronegocios, y las posibilidades de viabilidad de una Ruta Bioceánica favorecen tanto el flujo de la producción como el de la importación directa de insumos a precios más competitivos. Este artículo busca discutir la implementación de la Ruta Bioceánica, analizando cómo su idealización está vinculada a la expresión de intereses de los agentes hegemónicos y cómo las nuevas infraestructuras vinculadas al sector del transporte traerán consigo una serie de nuevas dinámicas territoriales, principalmente en respecto al sector transporte, sus flujos y circulación.

PALABRAS-CLAVE: Ruta Bioceánica; transporte; fluye; economía; territorio.

INTRODUÇÃO²

O presente trabalho busca analisar e compreender, por meio de levantamento bibliográfico e pesquisas no setor de transportes, de que forma a implementação da Rota Bioceânica no estado de Mato Grosso do Sul (nosso recorte espacial de análise) poderá gerar impactos às diversas dinâmicas presentes no território, sejam elas de caráter econômico, circulatório, territorial e social (com enfoque para as questões territoriais e circulação). É importante ressaltar que não há referencial teórico, científico de análises (na Geografia e/ou em outras áreas do conhecimento) sobre a Rota Bioceânica, em decorrência de sua recente iniciativa e pelo fato de que ainda se circunscreve no plano de uma

² Pesquisa que teve início no ano de 2017, por meio de trabalhos realizados na Iniciação Científica e que culminou em monografia defendida em 2019 intitulada: Implementação da Rota Bioceânica no estado de Mato Grosso do Sul: uma análise sobre a dinâmica econômica e suas implicações. Orientada pela professora Dr. Ana Paula Camilo Pereira.

proposta, sendo que de fato, não há nada implementado materialmente, sobretudo no Brasil. A ponte que liga Porto Murtinho no Brasil a Carmelo Peralta no Paraguai se encontra e processo de construção. O Paraguai iniciou o processo de asfaltamento de suas estradas, mas as obras ainda não foram findas. Dessa forma, o trabalho visa explorar um cenário futuro, ancorado em estudos teóricos.

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

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

O percurso em território sul-mato-grossense inicia-se na cidade de Campo Grande, passando por Sidrolândia, Nioaque, Guia Lopes da Laguna, Jardim e por último a cidade de Porto Murtinho, de onde a rota seguirá pelo Paraguai, Argentina e adentrando o Chile desembocando nos portos de Antofagasta e Iquique. Com a mercadoria partindo de portos já no Oceano Pacífico, estima-se uma economia de cerca de 7.000 km, uma redução sensível na distância em relação aos portos no Atlântico

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

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

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

A implementação de um corredor Bioceânico no estado de Mato Grosso do Sul constitui-se como uma possibilidade de desenvolvimento econômico, sobretudo devido despontar economicamente como um grande produtor de grãos, principalmente no que diz respeito a soja e a agropecuária.

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

translado das mercadorias, de modo a deixá-las mais competitivas no mercado internacional.

Sobre essa análise, a ligação de portos pela costa do Pacífico até o Atlântico é idealizada continentalmente através da construção e melhoramento de rodovias, assim como da utilização das ferrovias e hidrovias. Essas melhorias trariam enormes benesses para os países da América do Sul, dinamizando sua economia, diminuindo custos de deslocamento e tornando suas mercadorias mais competitivas (OLIVEIRA, 2010).

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

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

350

Conforme essa compreensão, o uso do território se dá de diferentes formas, de acordo com os agentes sociais e, portanto, se estabelece por meio de relações de poder, bem como relações econômicas, daí entender o território como um conjunto de sistemas de objetos e sistemas de ações. Como também, o território é formado pelas diferentes territorialidades, seu uso e apropriação pelos diferentes agentes, tornam-se primordiais para sua organização pelos agentes econômicos que tem interesse nessa rota.

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

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

O uso do território pode ser definido pela implantação de infraestruturas, para as quais estamos utilizando a denominação sistemas de engenharia, mas também pelo dinamismo da economia e da sociedade. São os movimentos da população, a distribuição da agricultura, da indústria e dos serviços, o arcabouço normativo, incluído a legislação civil, fiscal e financeira, que juntamente como o alcance e a extensão da cidadania, configuram as funções do novo espaço geográfico (SANTOS; SILVEIRA, 2001, p. 21).

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

Nosso objetivo, portanto, é compreender de que forma esses agentes tem influenciado o uso do território mediante a implantação do Corredor Rodoviário Bioceânico de Mato Grosso do Sul até os portos do Chile, passando pelo Paraguai e Argentina. Questionamos: como as relações de poder se estabelecem a partir do uso do território sul-mato-grossense para o escoamento da produção a partir de um outro percurso territorial? Quais as implicações territoriais? Quais interações sociais e econômicas podem ser viabilizadas pela rota Bioceânica?

A RELEVÂNCIA DA ROTA BIOCEÂNICA PARA O FOMENTO DOS FLUXOS

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

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

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

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

Figura 01 – Traçado do Corredor Rodoviário Bioceânico



Fonte: <http://www.corredorbioceanico.ms.gov.br/>
Elaboração cartográfica: Fernanda Cano de Andrade

Dessa forma, podemos constatar a preocupação do setor empresarial e governamental com a questão do transporte das mercadorias, já que o alto custo diminui a competitividade dos produtos nacionais no exterior, assim como também encarece a importação de insumos. Quanto mais fluída a circulação, melhores as perspectivas para o setor produtivo, visto que tal elemento, juntamente com a circulação, estão presentes nas estratégias dos agentes

hegemônicos (no caso o agronegócio e o Estado) para domínio das superfícies e dos pontos por meio da circulação e do controle das distâncias (RAFFESTIN, 1993).

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

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

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

O TERRITÓRIO E O PODER

Como defendido por Claude Raffestin (1993), espaço e território não são equivalentes. O espaço é anterior ao território. O território vai ser o ambiente

onde veremos a projeção do trabalho humano, relações marcadas por mecanismos de poder.

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

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

Os atores sociais apropriam-se do espaço e desenvolvem suas atividades (econômica, política, cultural), cuja as intenções e comportamentos manifestam-se no território. Dessa forma, dentro do território será visível o conjunto das relações sociais, pois nenhuma sociedade, por mais elementar que seja, escapa da necessidade de organizar o campo de suas ações.

354

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

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

A construção da Rota Bioceânica será um importante meio de comunicação com os portos do Chile, facilitando o transporte das mercadorias com destino ao

exterior, todavia, o impacto nas pequenas localidades por onde irá passar deve suscitar importantes reflexões, pois pode obstruir e sobrecarregar os precários fixos de tais locais, ampliar os fluxos exponencialmente, modificando toda a dinâmica social.

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

Os territórios são construídos socialmente, pelo exercício do poder por determinado grupo ou classe social. Podem ter um caráter mais econômico, como os dinamizados por empresários, por exemplo; mais político, como o de partidos políticos; e/ou, mais culturais, como o território de domínio da Igreja Católica, para mencionarmos, pois, apenas alguns exemplos (EDUARDO, 2006, p. 180).

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

Obviamente que o Estado ainda continua sendo um elemento muito importante para se compreender o território, principalmente porque no modo capitalista de produção o Estado atua como agente organizador da economia, embora seja legitimando e objetivando as ações e determinações do capital, proporcionando condições, em forma de subsídios, para uma precisa difusão do capital, mobiliza todo um aparato jurídico, político e ideológico, materializado em forma de empréstimos e financiamentos, incentivos econômicos, difusão de informações -

isso demonstra alguns dos vários exemplos do pacto estatal com os agentes do capital (EDUARDO, 2006, p. 186-187).

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

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

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

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

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

Quanto aos países independentes, ontem como hoje, a política dos transportes é, na maior parte do tempo, ditada pelos interesses do grande capital. Este pode influenciar diretamente as decisões

públicas, ou indiretamente, por intermédio dos organismos financeiros internacionais. Mesmo se o investimento é privado, o que raramente ocorre, o Estado se vê na obrigação de seguir a tendência imposta pelos interesses particulares, seja para ligar a rede privada à rede nacional, seja pelas despesas de manutenção. (SANTOS, 2004, p. 169).

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

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

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

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

formas de poder, como a população e sua “tessitura suportada”, que será orientada pelo “poder maior”.

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

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

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

A capacidade que os homens e, conseqüentemente as mercadorias possuem de trafegar pelo território é uma manifestação de poder. Para que tais movimentos possam ser concretizados, faz-se necessária uma série de infraestruturas capazes de permitir que tais fluxos ocorram, mobilizando fixos e pessoas.

A Rota poderá configurar, portanto, um conjunto de estruturas físicas que permitirá a superação de entraves locais, principalmente no que tange a questão da distância entre o setor produtivo e os fixos responsáveis pelo traslado das mercadorias. O espaço é formado por fixos e fluxos. Nós temos os fixos, de onde se originam os fluxos que conseqüentemente se dirigem para outros fixos (SANTOS, 2014). Temos a superação das distâncias através do tempo, por meio de trajetos mais curtos, melhores condições na infraestrutura dos transportes,

relações burocráticas mais adequadas aos interesses de circulação do capital. Esses elementos permitem que a circulação seja efetivada de forma mais célere, aliada sempre ao incremento da tecnologia.

A produção realizada no Mato Grosso do Sul, fortemente vinculada e determinada pelos interesses do setor do agronegócio repercute na organização e configuração espacial. Isso se manifesta nas redes inseridas no território estadual.

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

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

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

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

Como já foi destacado anteriormente, o principal anseio do projeto de implementação da Rota Bioceânica é a diminuição do trajeto até os mercados

estrangeiros, principalmente o asiático, já que o estado de Mato Grosso do Sul é um grande agroexportador. Com o aumento crescente das exportações da região Centro-Oeste e do estado de Mato Grosso do Sul, fica claro a necessidade de uma infraestrutura capaz de arcar de forma eficiente com toda essa movimentação de cargas.

Estimativas realizadas pelo Setlog - MS (Sindicato das Empresas de Transporte Rodoviário de Cargas e Logística de Mato Grosso do Sul), alegam que com a utilização do Corredor Bioceânico, os custos com transportes poderão ser reduzidos em até 12%, pois os caminhões desfrutarão de estradas em melhores condições de uso, portos com infraestrutura adequada no Chile e também a eliminação parcial das antigas barreiras alfandegárias, que atrasavam demasiadamente o transporte das mercadorias.

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

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

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

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

cunho industrial para o seu território, almejando um maior crescimento econômico. A rota também contribuiria para tais anseios, já que trabalharia a infraestrutura de transportes do estado, o que conseqüentemente poderia atrair novos investimentos.

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

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

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

A Rota Bioceânica se insere como um fixo de importância estratégica, visando diminuir os custos e o tempo de transporte entre as regiões de produção e os mercados consumidores. Com estruturas cada vez mais dinâmicas e

robustas, a circulação das mercadorias são amparadas por sistemas que permitem que as mercadorias fluam de forma adequada a lógica capitalista de produção. Diante de tal cenário, a produção nacional encontra na viabilização da Rota um importante recurso para potencializar a competitividade de seus produtos.

[...] com a evolução dos sistemas de engenharia, a própria noção de tempo muda: o tempo de produção, o tempo de circulação, o do consumo e da realização da mais-valia. Quanto mais evoluem os sistemas de engenharia, mais coisas se produzem em menos tempo, o consumo se faz mais imediatamente, tornando tudo isso mais e mais fácil, graças aos equipamentos criados pelo Estado para facilitar a circulação (SANTOS, 2014, p. 90).

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

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

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

sondados pelos agentes estatais. Uma mudança hierárquica que vem de cima para baixo.

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

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

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

estrutura adequada tanto para a população ali residente como para as pessoas que por ali transitarem.

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

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

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

É destacado o fator econômico, e como ele irá trazer um desenvolvimento social e integracional para a região de fronteira, onde a população teoricamente seria beneficiada com a construção da Rota. Esse discurso é constante, e busca demonstrar que a Rota não irá beneficiar apenas os grandes agroexportadores e seus interesses, mas também o restante da população.

Pode-se constatar, dessa forma, que embora embuidos num discurso que defende o desenvolvimento de todos, a realidade é a intensificação e fortalecimento de grupos hegemônicos presentes nos setores de produção e exportação de mercadorias. O foco principal é a expansão do lucro dentro da

lógica capitalista, que se dará principalmente por meio da viabilização das rodovias no estado de Mato Grosso do Sul, ou seja, infraestrutura de transportes (OLIVEIRA, 2010). A tão defendida integração, que seria uma das justificativas para a construção da Rota, se daria mais no âmbito econômico, prevalecendo a primazia do capital na produção do espaço.

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

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

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

 Temos uma preocupação constante com o crescimento do estado e do país como um todo, mas um crescimento que na maioria dos casos promove apenas *crescimento*, algo específico e determinado (CASTORIADIS, 1987). Quando falamos sobre desenvolvimento, ele não quer dizer necessariamente uma melhoria em

todos os aspectos sociais, mas como dito anteriormente, concentrar-se num ramo previamente decidido.

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

CONSIDERAÇÕES FINAIS

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

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

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

Dessa forma, o empresariado e o Estado começaram a desenvolver a Rota Bioceânica ou Rota da Integração, visando diminuir o caminho percorrido pelas mercadorias nacionais até os portos, economizando no frete e conseqüentemente barateando os produtos, tornando-os mais competitivos e fomentando a economia. O trajeto parte de Campo Grande - MS até a fronteira

com o Paraguai, em Porto Murtinho, passando pelo Paraguai, Argentina e por último, alcançando os portos chilenos.

O discurso predominante do Estado alega que a rota traria incontáveis benefícios para o estado de Mato Grosso do Sul, tornando seus produtos mais competitivos no exterior, alavancando a economia estadual; principalmente com a melhoria infraestrutural nos transportes, mais empresas, sobretudo do ramo industrial poderiam se instalar no estado, gerando novos empregos, fomentando a renda e trazendo desenvolvimento e modernidade; as cidades por onde a rota passaria também seriam beneficiadas com um aumento da circulação de pessoas e mercadorias.

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

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

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

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

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

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

intentos e não buscando convencê-la de que a Rota será benéfica por meio de “argumentos” falaciosos.

A Rota se enquadra como um importante instrumento de desenvolvimento econômico capaz de trazer uma maior fluidez aos fluxos, principalmente no que se refere ao tráfego rodoviário e o transporte de produtos com fins de exportação. Com uma significativa economia de tempo e na condução da produção, a Rota apresenta-se como um elemento estratégico, capaz de tornar a produção menos custosa e mais competitiva no mercado externo. A circulação possui papel decisivo no setor produtivo, criam-se objetos e lugares destinados à fluidez: canais, rodovias, aeroportos e assim por diante (SANTOS, 2008).

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

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

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS:

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

BUENO, Mayara. **Indústria deve movimentar até US\$ 1,5 bilhão com Rota Bioceânica**, diz Fiems. Disponível em:

<<https://www.campograndenews.com.br/economia/industria-deve-movimentar-ate-uss-1-5-bilhao-com-rota-bioceanica-diz-fiems> > Acesso em: 01/11/2019.

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

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

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

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

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

OLIVEIRA, Valquíria de Araújo. **A infraestrutura de transportes como política governamental para o desenvolvimento regional e a integração sul-americana: Uma análise sobre as Rotas Bioceânicas em Mato Grosso do Sul**. Dissertação (Mestrado em geografia). Universidade Federal da Grande Dourados. Dourados, 2010.

PADULA, Raphael; FIORI, José Luís. Brasil: geopolítica e “abertura para o pacífico”. **Revista de Economia Política**, vol. 36, nº 3 (144), pp. 536-556, julho-setembro/2016.

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

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

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

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

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

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

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

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

Submetido em: 27 de março de 2020.

Aprovado em: 21 de maio de 2020.

Publicado em: 30 de maio de 2020.

371