

A Produção e o escoamento da Cana de Açúcar no Município de Dourados-MS (2007 a 2010)

The Production and Transportation of Sugarcane in the Municipal District of Dourados/MS (2007 to 2010)

João Murcili Junior*
Walter Guedes da Silva**
Mateus Boldrine Abrita***

Resumo: Este estudo tem como objetivo compreender e analisar as relações do crescimento da produção canavieira e as transformações na infraestrutura rodoviária para o escoamento da cana-de-açúcar no município de Dourados-MS, no período de 2007 a 2010. A pesquisa foi conduzida com base nas teorias que discutem o avanço da lógica de produção capitalista sobre o campo, na bibliografia regional, no levantamento de dados primários e secundários em órgãos e entidades representativas e nos Planos, Programas e Projetos de desenvolvimento do setor sucroalcooleiro para o estado de Mato Grosso do Sul e Brasil.

Palavras-chave: Infraestrutura, Logística, Cana-de-Açúcar, Estado.

Abstract: This study aims to understand and analyze the growth of relations of sugarcane pro-

Introdução

O Brasil vem se destacando no cenário mundial no setor do agronegócio. As exportações de soja e milho são crescentes e, de acordo com o Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (2014), o país possui o segundo maior rebanho efetivo do mundo, com cerca de 200 milhões de cabeças. A produção de cana-de-açúcar é outro destaque relevante do campo brasileiro. De acordo com dados do IBGE (2015), a produção aumentou aproximadamente 135% de

* Possui graduação, Licenciatura, em Geografia pela UEMS (2014). Tem experiência na área de Geoprocessamento e Georreferenciamento, atuando principalmente nos seguintes temas: infraestrutura, logística, estado e cana-de-açúcar. Email: jmurcili@gmail.com

** Possui graduação, Licenciatura e Bacharelado, em Geografia pela Universidade Federal de Mato Grosso do Sul (1997), mestrado em Desenvolvimento Sustentável pela Universidade de Brasília (2002) e doutorado em Geografia Humana pela Universidade de São Paulo (2011). Atualmente é professor Adjunto Nível IV e Coordenador do Curso de Geografia, Licenciatura, da UEMS - Unidade Universitária de Campo Grande. É coordenador do subprojeto de Geografia da UEMS/CG do Programa Institucional de Bolsa de Iniciação à Docência (PIBID). Tem experiência na área de Geografia, atuando principalmente nos seguintes temas: desenvolvimento regional, desenvolvimento sustentável, planejamento e gestão do território e ensino de Geografia. Email: guedes@uems.br

*** Possui graduação em Ciências Econômicas pela Universidade Federal de Mato Grosso do Sul (2010), mestrado em Ciências Econômicas pela Universidade Estadual de Maringá (2012) e doutorando em economia pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Atualmente é professor dos Cursos de Geografia, Licenciatura e Bacharelado, da UEMS - Unidade Universitária de Campo Grande. Email: mateusabrita@uems.br

duction and the changes in road infrastructure for the transportation of sugarcane in the municipal district of Dourados/MS from 2007 to 2010. The research was conducted based on the theories that discuss the advance of capitalist production logic over the countryside, regional bibliography, the survey of primary and secondary data in representative organs and entities and Plans, Programs and sugarcane sector's development projects for the state of Mato Grosso do Sul and Brazil.

Keywords: Infrastructure, Logistics, Sugar cane, State.

2000 até 2013 saindo de 326.121.011 para 768.090.444 toneladas. No estado de Mato Grosso do Sul, a elevação é ainda mais expressiva, apresentando um aumento de aproximadamente 190% de 2006 até 2010, saindo de 12.011.538 para 34.795.414 toneladas.

O fomento para a produção de cana-de-açúcar ocorre por meio de investimentos do capital privado e do capital público. Nesse cenário de interessante investimento ao longo das décadas de 1980 e 1990, principalmente com o incentivo do Programa Nacional do Álcool (Proálcool), o setor sucroalcooleiro tem alcançado destaque no estado do Mato Grosso do Sul, conforme aponta Andrade (*apud* BACKES, 2009, p. 34) ao referir que o estado do Mato Grosso do Sul, juntamente com outros estados, “tornaram-se importantes produtores de cana-de-açúcar e de álcool nos últimos 15 anos, em consequência da política do Proálcool”.

Como o crescimento do capital produtivo caminha juntamente com a infraestrutura adequada e com os crescentes investimentos direcionados ao município de Dourados, compreender as relações do crescimento da produção canavieira e as transformações na infraestrutura rodoviária para o escoamento da cana-de-açúcar, é importante tanto para os agentes públicos como para os privados. Portanto, o objetivo deste trabalho é justamente analisar essa temática durante o período de 2007 a 2010.

Para tal, este trabalho tem como objetivo compreender e analisar as relações do crescimento da produção canavieira e as transformações na infraestrutura rodoviária para o escoamento da cana-de-açúcar no município de Dourados-MS, no período principal de 2007 a 2010, com um breve resgate dos principais momentos do setor sucroalcooleiro e dos programas de desenvolvimento de infraestrutura rodoviária para melhorias da logística, com foco nas vias de escoamento da produção.

No que diz respeito aos procedimentos metodológicos, foram realizadas análises de dados de entidades, como Imasul (Instituto de Meio Ambiente de Mato Grosso do Sul), Seprotur (Secretaria de Estado de Desenvolvimento Agrário, da Produção, da Indústria, do Comércio e do Turismo), Canasat (Monitoramento da Cana-de-açúcar), bem como informações coletadas em sites do Ministério dos Transportes, IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística), Inpe (Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais e Conab (Companhia Brasileira de Abastecimento).

Ainda, foram obtidos dados com grupos que representam o setor sucroalcooleiro, como Biosul (Associação dos Produtores de Bioenergia de Mato Grosso do Sul), Jornal da Cana e de fichamentos de obras de grupos de estudos especializados no setor como a ESALQLOG - USP (Escola Superior de Agricultura "Luiz de Queiroz", Grupo de Pesquisa e Extensão em Logística Agroindustrial), que proporcionaram rico conhecimento na área de logística e agroindústria. Consultas em bases de dados de órgãos oficiais no que diz respeito às instalações da agroindústria sucroalcooleira em Dourados-MS, visita ao Laboratório de Geoprocessamento do Ministério Público de Mato Grosso do Sul e parceria para análises e composições das imagens de satélite e elaboração de mapas, também fizeram parte desses procedimentos.

Desse modo, este trabalho está dividido em três partes além dessa introdução e das considerações finais. A primeira parte abordará a atuação do Estado e do Capital no território; na sequência, será realizado um levantamento histórico da evolução da produção da cana-de-açúcar e do transporte rodoviário e, posteriormente, serão analisadas as questões de Infraestrutura de transporte em Mato Grosso do Sul e no município de Dourados, terminando com as considerações finais.

Relações entre o Estado e o Capital e sua atuação no território em prol da infraestrutura e da logística

Tendo em vista o avançado processo de consolidação da produção da cana-de-açúcar no estado do Mato Grosso do Sul no início do século 21, ficam evidentes as diferenças entre os investimentos privados e os investimentos públicos na infraestrutura rodoviária, como garantia de que “a logística, compreendida como a expressão geográfica da circulação corporativa”, seja eficiente (CASTILLO *apud* CASTILLO; FREDERICO, 2010a, p. 465). O capital privado financia o desenvolvimento da produção da cana-de-açúcar com investimentos em pesquisas de novas técnicas de plantio, manejo e modernização de equipamentos, desde o plantio até a colheita, o que traz aumentos na produção, tendo o Estado como parceiro por meio das políticas de desenvolvimento, apoio à expansão da produção e do capital agroindustrial sucroalcooleiro.

Em contrapartida, o Estado não responde, com a mesma rapidez, em investimentos no modal rodoviário, pois a eficiência no fomento da produção não é acompanhada de investimentos que deem suporte a uma infraestrutura eficiente no escoamento dessa produção.

É necessário que se reconheça o desenvolvimento da infraestrutura rodoviária para entender a importância dos processos logísticos que ocorrem na integração dos processos agrícolas aos industriais. A unidade fabril de processo da produção, instalada na área rural, ainda depende essencialmente do transporte rodoviário, que não fez parte de políticas de transporte para melhorias, mesmo incluídas em programas de modernização e ampliação, e até o presente não mostraram resultados práticos.

Com o desenvolvimento da produção capitalista no atual período histórico e abrangência cada vez maior da globalização que se apresenta em variados setores, é necessário resgatar conceitos para que se possa entender a complexidade da integração que acaba por ocorrer quando dos processos de produção, ainda que essas ocorrências se apresentem em espaços geográficos gradativamente fragmentados.

O conceito de Circuito Espacial Produtivo, apresentado por Santos (1986) e Santos e Silveira (2001), ocorre em consonância com outro conceito presente na produção, o de Região Competitiva e Logística, discutido por Castillo e Frederico (2010b), tornando mais complexo o entendimento da circulação corporativa, quando ocorrem os movimentos dos fluxos materiais e imateriais, até a apropriação da mais valia, momento em que, efetivamente, se dá o resultado da produção capitalista.

A produção está presente em territórios fragmentados, ocorrendo em regiões diferentes, cada uma com suas características próprias, exercendo seus papéis nos fluxos que as perpassam, sejam materiais, quando na presença das coisas em um dado período histórico, como acessibilidade, infraestruturas gerais e energia elétrica; sejam imateriais, quando das normas que regem as características de cada região, como benefícios fiscais, políticas de apoio à produção, reconhecimento de certificações de origem e demais normas que regem a produção (CASTILLO; FREDERICO, 2010b).

As regiões em que o movimento dos fluxos materiais e imateriais não encontrarem resistência serão destacadas das demais, surgindo, então, a competitividade entre as regiões para determinados tipos de produtos. Dadas as condições dos lugares e das regiões, o conceito de Região Competitiva e Logística vem para explicar a organização e o uso dos territórios no atual período histórico.

A Região Competitiva se dá quando há especialização produtiva que atenda a fatores externos às regiões. Normalmente ocorre para atender a parâmetros de qualidade e custo que acolham às exigências internacionais, ditadas por transnacionais que exploram essas Regiões. A produção nessas áreas é hegemônica sobre as demais atividades. Assim, atraem investimentos públicos e privados que, focados nessas regiões produtivas, acabam por ocasionar a exclusão de outras porções do território. (CASTILLO; FREDERICO, 2010b).

A Região Competitiva só é completa quando possui uma eficiente rede logística. A Logística é responsável por garantir a movimentação dos fluxos materiais e imateriais de forma eficiente, para isso agrega características que lhe dão vários significados para que sua abrangência seja completa, sendo apoiada em um conjunto de competências, entre as quais estão a infraestrutura, as ações institucionais e a operacionalidade, o que lhe dá a imagem atual da circulação corporativa.

Na perspectiva do território da produção fragmentado, a Logística aparece como instrumento de unificação da produção que, atrelada a esse cenário de necessidades de integração da infraestrutura, apresenta, também, a multimodalidade, fator que qualifica a produção e media os resultados que promovem uma Região Competitiva ser mais eficiente que outra.

Este estudo trata especificamente da infraestrutura disponível para a logística envolvida na produção da cana-de-açúcar, fundamentado em duas principais vertentes: Circuito Espacial Produtivo, que norteia o entendimento da circulação dos fluxos nos territórios fragmentados do setor sucroalcooleiro; e Logística, para compreender de que forma o setor sucroalcooleiro utiliza-se dos recursos

disponíveis na modalidade do transporte rodoviário para otimizar a movimentação da produção tendo como objetivo analisar a relação do Estado na modificação do território para a consolidação do capital, por meio dos investimentos aplicados a um determinado setor produtivo. (CASTILLO; FREDERICO, 2010a).

No estado do Mato Grosso do Sul, mais especificamente na cidade de Dourados, a modalidade rodoviária é o modal, mais usado para o transporte da cana-de-açúcar e de seus derivados, sendo que os modos hidroviário e ferroviário ainda carecem de investimentos, assim como de portos multimodais, que integrem todos os modos de transporte até os seus destinos finais.

Com a intenção de demonstrar um possível descompasso entre os investimentos do Estado em infraestrutura de escoamento de safra e os investimentos do setor produtivo canavieiro na qualificação e quantificação da produção, faz-se necessário um breve resgate da agricultura da cana-de-açúcar, acompanhando a formação do campo que ocorreu desde a época colonial até os dias atuais.

Evolução da produção da cana-de-açúcar e do transporte rodoviário

A cultura canavieira entrou em decadência em meados do século 18 com a entrada do açúcar de beterraba produzido na Europa e do açúcar concorrente das Antilhas e Cuba. Nesse período, tem início a migração da atividade canavieira do litoral do Nordeste para o Oeste paulista (SZMRECSÁNYI, 1979).

O Estado atuou na agroindústria canavieira quando, em 1933, o governo Vargas criou o IAA (Instituto do Açúcar e do Alcool), que controlava, por meio de estabelecimento de cotas, a produção de açúcar e de álcool, a aquisição de novos equipamentos e a modificação de equipamentos já instalados em usinas, com o objetivo de manter os preços em níveis aceitáveis para o mercado e evitar a superprodução (UDOP, 2013).

Enquanto, no mundo, a década de 1940 trazia consigo a consolidação do modal rodoviário, devido, principalmente, à expansão da indústria automobilística, no Brasil, em razão de sua industrialização tardia, iniciavam-se as políticas para a implantação de programas que fomentassem uma infraestrutura de transportes baseada em políticas públicas.

As políticas públicas para o setor de transporte visavam ao desenvolvimento regional e à desconcentração do desenvolvimento da infraestrutura de transporte em regiões de maior produção. Com o II PND (Plano Nacional de Desenvolvimento), na década de 1970 até a década de 1980, o Estado buscou investir em outros modais de transporte para sustentar a desconcentração do transporte no modal

rodoviário. Investimentos e planejamentos não foram suficientes, e ainda hoje, ocorre a concentração de uma infraestrutura rodoviária em função da defasagem de outros modais de transporte.

No início da década de 1960, na procura por maior produção, o setor sucroalcooleiro teve um avanço na modernização, alavancado por investimentos de capital privados a partir da criação da Copersucar (Cooperativa de Produtores de Açúcar do Estado de São Paulo), interessados na sustentação dos preços praticados até aquele momento. O Estado lança, em 1971, o Planalçucar (Programa Nacional de Melhoramento da Cana-de-açúcar), em parceria com o capital privado e Instituições Públicas, para o desenvolvimento de novas técnicas agrícolas de plantio e manejo, visando ao controle de pragas, passando pela importação de maquinários e insumos agrícolas, e, finalmente, à infraestrutura logística de transporte (UDOP, 2013).

Em 1964, o governo militar implantou o PNV (Plano Nacional de Viação). A construção de estradas consolidava-se e o avanço, para o Oeste, estava em pleno desenvolvimento com a inauguração de Brasília, unida à necessidade de integrar o país à nova capital, estabelecendo um marco para a Política de Transportes com definição da localização de todo um sistema de infraestrutura de viação, que permitisse atender a demanda nacional de circulação (BRASIL, 2014).

A década de 1970 foi um marco para a Indústria e o Agronegócio Sucroalcooleiro com os planos de recuperação implantados pelo Governo, possibilitando um incremento dos recursos gerados pela comercialização dos produtos sucroalcooleiros, tanto que o IAA criou, em 1973, o Programa de Incentivo Funproçucar para a modernização e remodelação da indústria sucroalcooleira que garantiu, ao Brasil, enfrentar as crises do petróleo que seguiram a partir de 1973.

Em 1975, o Governo Federal criou o Proálcool (Programa Nacional do Álcool), um programa de incentivo à produção do álcool, com duas etapas: a primeira, com o uso do álcool anidro para ser adicionado à gasolina, quando o IAA permitiu a construção de destilarias anexas às usinas; a segunda, com o álcool hidratado para uso direto como combustível nos automóveis; nessa fase surgiram as destilarias autônomas.

Tal fato fomentou o desenvolvimento de novas áreas de produção no Paraná, em Goiás, no Mato Grosso e no atual Mato Grosso do Sul. Em 1980, a produção nacional atingiu 11 bilhões de litros e o Proálcool se tornou um programa com reconhecimento mundial e referência em energia renovável (UDOP, 2013). A partir da década de 1990, o setor sucroalcooleiro é desregulamentado com a extinção do IAA que, aliado aos investimentos no setor, contribuíram para seu fortalecimento (BRAY; FERREIRA; RUAS, 2000).

Estimulados pelo fomento ao setor sucroalcooleiro na década de 1990, foram criadas novas usinas e destilarias para a produção de álcool e açúcar, conseqüentemente aumentou-se a área de cultivo da cana-de-açúcar. O território, onde essa produção aconteceu, foi modificado quando pequenos produtores, que atuavam com outras culturas agrícolas e com pequena produção de gado, alteraram sua produção e passaram a produzir a cana-de-açúcar para abastecer as novas indústrias sucroalcooleiras que se instalaram no território brasileiro.

A ascensão do setor sucroalcooleiro é evidente no Brasil que apresentou uma safra de mais de 600.000.000 toneladas no período de 2009 – 2010 (ÚNICA, 2014), ficando numa posição de maior produtor de etanol e líder na produção e exportação de açúcar no mundo, o que influenciou a transformação social do campo, com geração de aproximadamente 4 milhões de empregos diretos e indiretos, modificando o desenvolvimento econômico das regiões produtoras e entornos (JORNAL DA CANA, 2010) e fortalecendo o domínio das transnacionais e empresas nacionais com participação de capital estrangeiro, como Clean Energy Brazil, Grupo Odebrecht/ETHBioenergia/Spjitz e Grupo Bertim/JB Agropecuária (BACKES, 2009, p. 110), as quais ingressaram recentemente modificando o Sul do Mato Grosso do Sul, mais especificamente o município de Dourados.

A tabela 1 demonstra a evolução da produção de cana-de-açúcar no município de Dourados.

Tabela 1 - Produção de cana-de-açúcar em Dourados e no Mato Grosso do Sul (em toneladas)

Local	2007	2008	2009	2010
Dourados	800.000	410.400	1.131.456	1.612.615
MS	15.839.993	21.361.784	25.228.142	34.795.414

Fonte: IPEA (2015), elaboração própria.

Observa-se que a produção dobrou de tamanho no período de 2007 até 2010 e ainda que ocorreu um salto bastante elevado entre 2008 e 2009. No mesmo período também ocorreu um avanço na produção de todo o estado de Mato Grosso do Sul. Desse modo, fica evidenciada a relevância do setor canavieiro no período recente para o município de Dourados, principalmente pelo crescimento marginal da produção.

Infraestrutura de transporte em Mato Grosso do Sul e no município de Dourados

O desenvolvimento da infraestrutura de transporte em Mato Grosso do Sul segue os preceitos dos Corredores de Exportação (BRASIL, 1974). “Os objetivos desses programas são os de buscar uma maior racionalização e integração das diversas etapas do processo de escoamento de bens, para proporcionar ao país melhor competitividade no mercado internacional” (GARDIM, 2008, p. 79). O desenvolvimento da infraestrutura de transporte sempre esteve atrelado aos planejamentos que envolvem o desenvolvimento de regiões e que consistem em dinamizar os fluxos materiais que perpassam esses territórios, para que se tornem competitivos e contribuam para o fortalecimento da economia do país. “O transporte intermodal contém a concepção de redução dos custos de carga, descarga e transbordo de uma modalidade para outra e os Corredores de Exportação são definidos como uma política do sistema de transportes.” (GARDIM, 2008, p. 79).

No estado do Mato Grosso do Sul ficou definido o desenvolvimento de sua infraestrutura de transporte a longo prazo, planejado conforme diretrizes do documento MS 2020 – Cenários e Estratégias de Longo Prazo para Mato Grosso do Sul, que contém o MSTRANSP (Plano Diretor de Transporte de Mato Grosso do Sul), idealizado pelo governo estadual no ano 2000, como política para o desenvolvimento do estado que incorpora a multimodalidade de transportes como conceito para o desenvolvimento econômico e social.

O conceito de multimodalidade de transportes é vantajoso quando se fala em planejamento, no caso do Mato Grosso do Sul colocam-se os investimentos no modal rodoviário em condições de igualdade com os investimentos de outros modais. “Nesta concepção rompe-se, portanto, com a orientação de cuidar basicamente da infraestrutura rodoviária, até então o modal preferido pelas políticas públicas no Brasil, para se pensar no conjunto das possibilidades de meios de transportes potenciais do País” (GARDIM, 2008, p. 78).

Nas políticas de desenvolvimento do Mato Grosso do Sul assistidas nas décadas de 1980 e 1990, seguindo a lógica nacional, nota-se o constante esforço em manter a infraestrutura de transporte, aplicando a manutenção preventiva às rodovias, ainda que deficitária.

Como no Brasil, historicamente, houve a opção pelo desenvolvimento do sistema rodoviário, o que implicou no desmantelamento das ferrovias, na atualidade, repensa-se a intermodalidade dos transportes, partindo-se da realidade viária existente, de forma a pretender recuperar as linhas ferroviárias e desenvolver a navegação, de modo a integrá-las ao sistema rodoviário em vigor (GARDIM, 2008, p. 79).

Assim, Mato Grosso do Sul foi atendido por diversos projetos de desenvolvimento regional no período de 1960 a 1970, ainda como estado

do Mato Grosso, como aqueles realizados pela SUDECO (Superintendência de Desenvolvimento do Centro-Oeste) e pelos PNDs (Planos Nacionais de Desenvolvimento) de 1970 até 1984, quando ambos entram em decadência.

Assim, juntamente com o Estado-Nação, entrariam em crise as políticas públicas voltadas para o planejamento e o desenvolvimento nacional/regional, de modo que os discursos governamentais, na última década do século XX, incorporariam os dizeres sobre os limites impostos pela pobreza e pela natureza, embora ainda se mantenha o modo de viver industrial-urbano como modelo de desenvolvimento para todos os povos do planeta: agora, sob a égide da “globalização”, da liberalização econômica, da abertura comercial e das privatizações (ABREU, 2008, p. 118).

A partir de 2007, o foco passou a ser nos recursos provenientes do PAC (Programa de Aceleração do Crescimento), embora esse programa não seja reconhecido como uma Política Nacional de Desenvolvimento Regional, “obviamente, as obras do PAC auxiliarão no desenvolvimento regional nas localidades onde forem executadas, mas, em razão das evidências, o PAC não é caracteristicamente programa de desenvolvimento regional” (MCIDADES *apud* DANTAS, 2011, p. 65). Com ele, os dirigentes dos municípios do Mato Grosso do Sul buscaram, junto de seus parceiros políticos, nas esferas federal e estadual, esforços para participarem da distribuição de investimentos para as necessidades de seus municípios. Com posição e condições geográficas privilegiadas para o desenvolvimento da atividade canavieira, o estado do Mato Grosso do Sul tornou-se uma região de interesse para os investimentos do capital ligado à indústria canavieira.

A geografia do estado lhe confere uma individualidade marcada por sua posição geográfica justaposta na América do Sul, podendo atuar como um elo para os fluxos entre os oceanos Atlântico e Pacífico e a porção centro meridional deste continente, o que apresenta uma importância que, do ponto de vista geopolítico e geoeconômico, vai além dos limites do território brasileiro (OLIVEIRA, *et. al.*, 2011, p. 374).

Com localização geográfica privilegiada, aliada às políticas de incentivo estatal, o estado do Mato Grosso do Sul recebeu atenção para os investimentos na produção de cana-de-açúcar, que favoreceu a instalação de usinas e destilarias de açúcar e álcool. Em 2008, eram 9 usinas em operação, em 2013 esse número chegou a 25 usinas e destilarias em operação (UDOP, 2013).

Acompanhando o ritmo das instalações industriais sucroalcooleiras, a produção da cana-de-açúcar segue a tendência de crescimento do setor visando atender a demanda da indústria e garantir os investimentos aplicados. No mesmo ritmo de crescimento dos estabelecimentos de produção da cana-de-açúcar, os subprodutos também apresentam aumento de produção, exigindo ainda mais infraestrutura de transporte para composição de uma logística eficiente de

distribuição da produção. Em 2008, a produção de cana-de-açúcar foi de 18.090 mil/ton., chegando a 33.510 mil/ton. no ano de 2010 (BIOSUL, 2014).

O município de Dourados tem posição estratégica no Sul do estado do Mato Grosso do Sul, fato que contribuiu para torná-lo polo de desenvolvimento regional e para que receba investimentos ou a atenção de programas que firmaram esse potencial regional.

Devido à sua importância no contexto regional, historicamente o município sempre recebeu atenção especial no que diz respeito à sua inserção junto a programas de desenvolvimento como, por exemplo, a implantação da Colônia Agrícola Nacional de Dourados (CAND) criada em 1943; o Programa Especial de Desenvolvimento da Região da Grande Dourados (PRODEGRAN) e o PRÓ-CIDADES – Programa Nacional Cidades de Porte Médio, no início dos anos de 1980 (DANTAS, 2011. p. 92).

A partir de 2007, os investimentos do agronegócio sucroalcooleiro se intensificaram e no período de 2008 a 2010 o município de Dourados tornou-se o principal foco de investimentos do setor sucroalcooleiro no estado do Mato Grosso do Sul, com evolução na área plantada de cana-de-açúcar, que passou de 5,03 mil/ha em 2008 para 19,73 mil/ha em 2010, segundo Conab e Única.

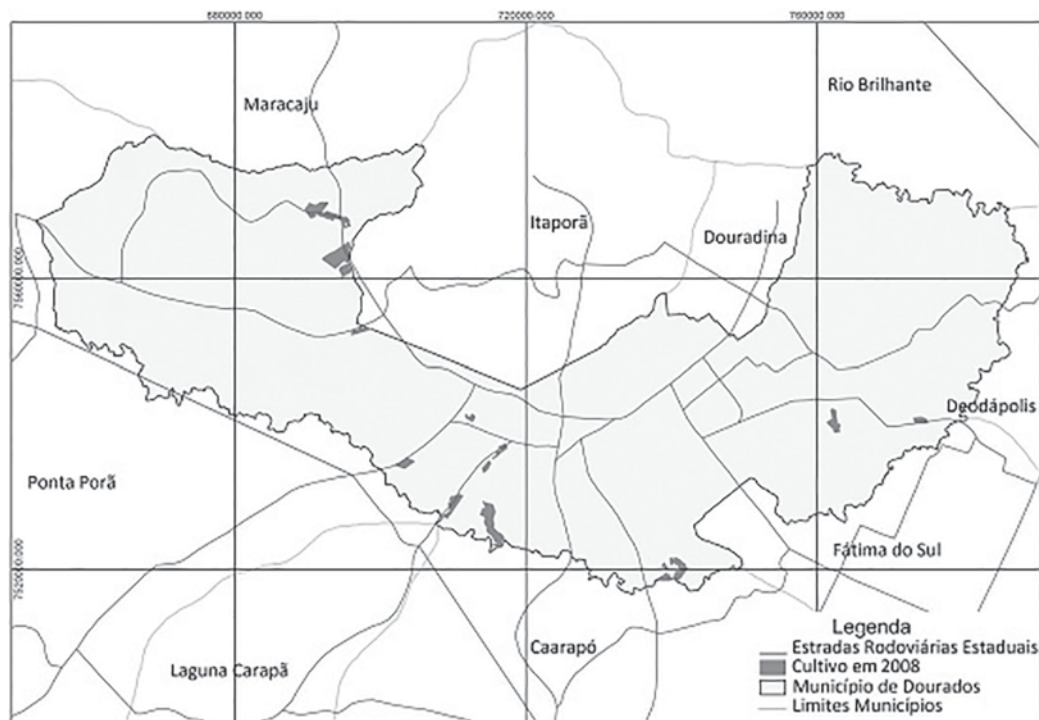
O município de Dourados foi contemplado com recursos do Estado para fomentar sua economia, incluído em programas e planos nacionais e estaduais, diretamente para a região de abrangência do município, mas no caso específico da cana-de-açúcar ocorreram falhas de planejamento, com estudos que não levaram em consideração o aumento do tráfego de veículos pesados, principalmente os chamados caminhões rodotrens, agora trafegando nas rodovias já existentes, com déficit de manutenção, sinalização e estrutura para absorver a demanda de tráfego.

As principais obras de infraestrutura rodoviária ocorridas no período de 2007 a 2010 no município de Dourados foram aquelas de mobilidade urbana, as quais se localizaram em torno do perímetro da cidade, principalmente as contempladas com os recursos do PAC, como a duplicação da BR 163 e o contorno da cidade de Dourados. Obras pontuais e de interesse da visibilidade política, mas sem um planejamento de infraestrutura para o escoamento de safras e direcionamento a futuros investimentos.

Segundo as diretrizes do PAC para o Eixo da Logística, dentre outros objetivos, as ações empreendidas em Mato Grosso do Sul visam “Escoar a produção regional para consumo interno e exportação, aumentando a competitividade regional: BR-359.” Constatamos que a questão da competitividade está presente no interior do Plano Plurianual de Investimentos de Mato Grosso do Sul para o período de 2008 a 2011. Existem elementos que justificam a preocupação do Estado no que diz respeito aos investimentos no setor da infraestrutura. “Fazer de Mato Grosso do Sul um Estado mais competitivo e com desenvolvimento sustentável” é a ideia-síntese da atual gestão, que

se expressa no PPA (2008/2011) no âmbito do Poder Executivo, através, dentre outras, das seguintes diretrizes: Aumento da competitividade do Estado no que diz respeito aos recursos humanos, físicos, de conhecimento, de capital e de infraestrutura (DANTAS, 2011, p. 75).

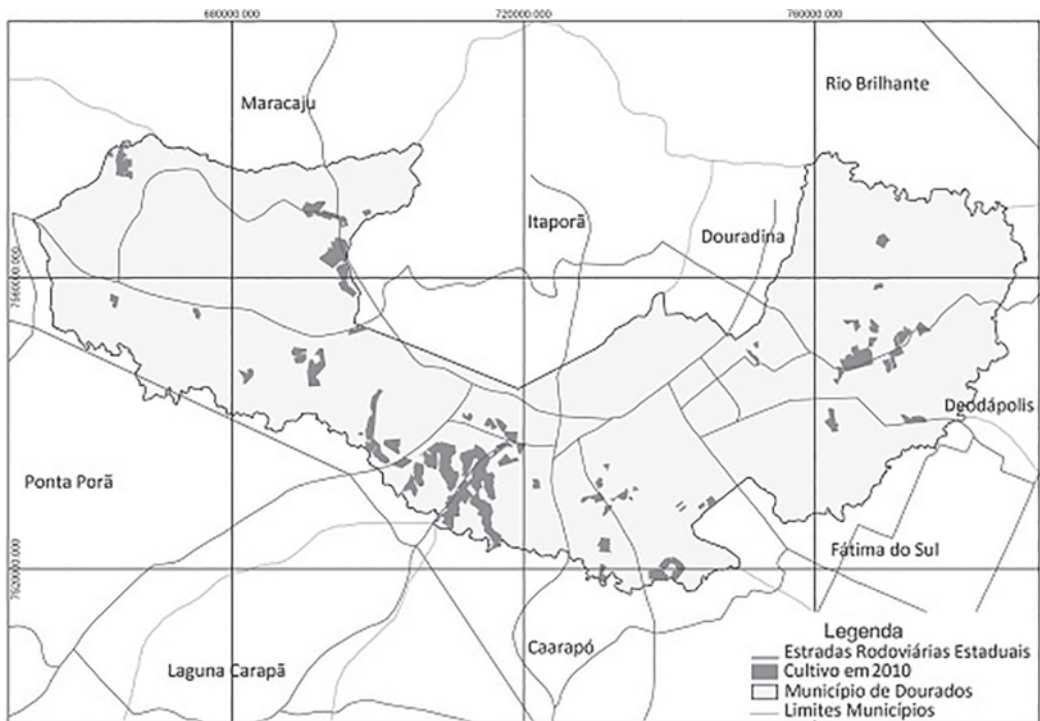
As ações que orientaram o fomento da área plantada da cana-de-açúcar cresceram em ritmo mais acelerado do que a infraestrutura rodoviária para o escoamento da produção. Os entraves políticos, atrelados às políticas de desenvolvimento regional, impediram que a malha rodoviária se expandisse na mesma velocidade, o que resultou na movimentação deficitária do escoamento da safra entre os anos de 2008 e 2010.



Mapa 01 - Área plantada de cana-de-açúcar e rodovias implantadas no município de Dourados em 2008

Fonte: Canasat, 2014.

Org.: Murcili Junior, 2014.



Mapa 02 - Área plantada de cana-de-açúcar e rodovias implantadas no município de Dourados em 2010

Fonte: Canasat, 2014.

Org.: Murcili Junior, 2014.

Evidencia-se que as lavouras de cana cresceram mais próximas às estradas já existentes, e que o estado do Mato Grosso do Sul demonstrou preocupação com a infraestrutura de transporte, fomentando a multimodalidade com financiamentos públicos direcionados ao incremento do capital privado para melhoria das estradas já existentes, atendendo à lógica do capital para o escoamento da produção. Espera-se para os próximos anos um aumento nos investimentos, já que atualmente há muita cobrança dos setores produtores para que se consolidem ações de melhorias que tornem os transportes realmente eficazes. Todavia, o que se apresenta é um avanço rápido na produção canavieira sem uma contrapartida em termos de infraestrutura adequada para o escoamento.

Considerações Finais

Este trabalho teve por objetivo compreender e analisar as relações do crescimento da produção canavieira e as transformações na infraestrutura rodoviária para o escoamento da cana-de-açúcar no município de Dourados-

MS, no período principal de 2007 a 2010. Buscou-se, também, compreender a relação do Estado com os capitais público e privado, na modificação do território em prol do desenvolvimento da infraestrutura rodoviária, fazendo um breve resgate dos principais momentos do setor sucroalcooleiro e dos programas de desenvolvimento de infraestrutura rodoviária para melhorias da logística, com foco nas vias de escoamento da produção.

No caso do município de Dourados, mesmo sendo um polo de desenvolvimento para a região sul do estado do Mato Grosso do Sul, localizado de forma estratégica para a distribuição de produtos por meio das rodovias, escoando tanto para a região Sudeste do Brasil quanto para os países do MERCOSUL (Mercado Comum do Sul), não foram encontrados planejamentos específicos para políticas de desenvolvimento da infraestrutura de transporte rodoviário pelos quais o município de Dourados fosse priorizado em função da sua localização geográfica estratégica e da importância de sua produção.

O Ministério dos Transportes é responsável por algumas das políticas de transporte, como PIL (Programa de Investimento em Logística), PNLT (Programa Nacional de Logística e Transporte), CONIT (Conselho Nacional de Políticas de Transporte) e também pela PNT (Pesquisa Nacional de Tráfego), o que mostra o interesse do Estado nas infraestruturas de transporte. Esses programas não deixam claros os critérios para que uma região seja incluída nas obras de beneficiamento. A maioria dos programas se apropria das melhorias apenas por estarem no curso de uma rodovia e não por apresentarem qualificação que justifique a inclusão do município nessas políticas de desenvolvimento.

Para o município de Dourados, restaram uma pequena parcela de investimentos na infraestrutura rodoviária e o excesso de ações governamentais de planejamento, apenas para justificar os grandes investimentos em favor do capital privado. No PAC, no ano de 2010, que favoreceu o município de Dourados por meio das ações de melhoria da mobilidade urbana, não foi considerado o aumento da produção agrícola do município e, conseqüentemente, a necessidade de escoamento dessa produção por meio das rodovias que circundam o município.

A preocupação do Estado com a infraestrutura de transportes e com a manutenção dos aumentos de produção, indica que novas relações entre o crescimento da produção e as transformações na infraestrutura rodoviária, devem ser revisadas enquanto o estado do Mato Grosso do Sul mantiver os investimentos no setor sucroalcooleiro. Todavia, o que se observa é que ainda existe um descompasso entre a velocidade e a mobilidade do capital privado e a dificuldade do Estado em proporcionar infraestrutura adequada para a produção eficiente.

Referências

- ABREU, S. Mato Grosso do Sul - Aspectos Contraditórios das Políticas Públicas de Desenvolvimento: Novas/Velhas Práticas... In: LAMOSO, L. P. (Org.). **Transportes e Políticas Públicas em Mato Grosso do Sul**. Dourados: UFGD, 2008, p. 117-134.
- BACKES, T. R. **O Capital Agroindustrial Canavieiro no Mato Grosso do Sul e a Internacionalização da Produção**. 2009. 204f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Programa de pós-graduação em Geografia - Universidade Federal da Grande Dourados. Dourados, 2009.
- BIOSUL. **Associação dos Produtores de Bioenergia de Mato Grosso do Sul**. Disponível em: <<http://www.biosulms.com.br/>>. Acesso em: 14 jun. 2014.
- BRASIL. Ministério dos transportes. **Sistema Nacional de Viação**. Disponível em: <<http://www2.transportes.gov.br/bit/02-rodo/snv-rodo.html>>. Acesso em: jul. 2014.
- BRASIL. Presidência da República. **Projeto do II Plano Nacional de Desenvolvimento**. Brasília, 1974.
- BRAY, S. C; FERREIRA, E. R; RUAS, D. G. G. **As políticas da agroindústria canavieira e o Próalcool no Brasil**. Marília: Unesp, 2000.
- CANASAT. **Monitoramento da Cana-de-Açúcar**. Disponível em: <<http://www.dsr.inpe.br/laf/canasat/index.html>>. Acesso em: jun. 2014.
- CASTILLO, R.; FREDERICO, S. Espaço geográfico, produção e movimento: uma reflexão sobre o Conceito de circuito espacial produtivo. **Revista Sociedade & Natureza**. Uberlândia, 22(3), p. 461-474, dez. 2010a.
- _____. Dinâmica Regional e Globalização: espaços competitivos agrícolas no território brasileiro. **Mercator**. Vol. 9, n. 18, p. 17-26, jan./abr. 2010b.
- CONAB. Companhia Brasileira de Abastecimento. **Séries Históricas**. Disponível em: <http://www.conab.gov.br/conteudos.php?a=1252&t=2&Pagina_objcmsconteudos=2#A_objcmsconteudos>. Acesso em: 13 jun. 2014.
- DANTAS, D. S. **Ações e Desdobramentos do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) na cidade de Dourados (MS)**. 2011. 150f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Programa de pós-graduação em Geografia - Universidade Federal da Grande Dourados. Dourados, 2011.
- DNIT. Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte. **Geotecnologias Aplicadas**. Disponível em: <<http://www.transportes.gov.br/conteudo/3280>>. Acesso em: 11 nov. 2013.
- ESALQ-LOG. Grupo de Pesquisa e Extensão em Logística Agroindustrial. Disponível em: <<http://log.esalq.usp.br/home/pt/mapas.php>>. Acesso em: mai. 2013.
- GARDIM, C. Mato Grosso do Sul: Considerações sobre Política de Transporte e Projetos de Integração Continental, In: LAMOSO, L. P. (Org.). **Transportes e Políticas Públicas em Mato Grosso do Sul**. Dourados: UFGD, 2008, p. 77-91.
- IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Mapas. **Bases e Referenciais**. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/indicadores/agropecuaria/lspa/default.shtm>>. Acesso em: 08 jun. 2014.
- INPE. Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais. Disponível em: <<http://www.dsr.inpe.br/laf/canasat/>>. Acesso em: 25 jun. 2014.
- INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Séries estatísticas**. Disponível em: <http://seriesestatisticas.ibge.gov.br/series.aspx>. Acesso em: 20 abr. 2015.
- IPEA. **Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada**. Disponível em: <http://www.ipea.gov.br>. Acesso em: 20 ago. 2015.

JORNAL DA CANA. **Instrumentos de política para o setor sucroalcooleiro**. Disponível em: <http://www.jornalcana.com.br/Conteudo/EdicoesAnteriores.asp>>. Acesso em: 10 mar. 2010.

MATO GROSSO DO SUL. **AGESUL**, Agência Estadual de Gestão de Empreendimentos. Disponível em: <http://www.agesul.ms.gov.br/>>. Acesso em: 18 jul. 2013.

MATO GROSSO DO SUL. Secretaria de Estado de Desenvolvimento Agrário, da Produção, da Indústria, do Comércio e do Turismo. **CDI - Conselho de Desenvolvimento Industrial**. Disponível em: <http://www.seprotur.ms.gov.br/>>. Acesso em: 10 jul. 2013.

MATO GROSSO DO SUL. Secretaria de Estado de Planejamento e de Ciência e Tecnologia. Companhia de Gás do Estado de Mato Grosso do Sul. **Cenários e estratégias de longo prazo - MS-2020**. Disponível em: <http://www.semac.ms.gov.br/control/ShowFile.php?id=2913>>. Acesso em: jul. 2013.

MINISTÉRIO DA AGRICULTURA, PECUÁRIA E ABASTECIMENTO. **Mercado Interno de Carne**. Disponível em <http://www.agricultura.gov.br/animal/mercado-interno>>. Acesso em: 04 abr. 2014.

OLIVEIRA, T. C. M. de; PAIXÃO, R. O.; YONAMINI, S. S. Mato Grosso do Sul: Dinâmica Urbano-regional do estado. In: PEREIRA, R. H. M.; FURTADO, B. A. **Dinâmica urbano-regional**. Rede urbana e suas interfaces. Brasília: Ipea, 2011, p. 371-398.

SANTOS, M.; SILVEIRA, M. L. **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI**. São Paulo: Record, 2001.

SANTOS, Milton. Circuitos espaciais da produção: um comentário. In: SOUZA, M. A. A.; SANTOS, M. (Org.). **A construção do espaço**. São Paulo: Nobel, 1986. p. 121-134.

SOUZA, A. O. Modernização e Desenvolvimento: Aspectos da Política Hidroviária no Mato Grosso do Sul. In: LAMOSO, L. P. (Org.). **Transportes e Políticas Públicas em Mato Grosso do Sul**. Dourados: UFGD, 2008, p. 93-116.

SZMRECSÁNYI, T. **O planejamento da agroindústria canavieira no Brasil (1930-1975)**. São Paulo: Hucitec/UNICAMP, 1979.

UDOP. União dos Produtores de Bioenergia. Disponível em: <http://www.udop.com.br/>>. Acesso em: 05 mai. 2013.

UNICA. União da Indústria de Cana-de-açúcar. Disponível em: <http://www.unica.com.br/>>. Acesso em: 15 jun. 2014.