



**MINISTÉRIO DE EDUCAÇÃO
FUNDAÇÃO UNIVERSIDADE FEDERAL DE MATO GROSSO DO SUL
CAMPUS DE TRÊS LAGOAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA**

MARCOS HENRIQUE PRUDENCIO DA SILVA

**GEOGRAFIA DOS TRANSPORTES E OS SETORES PRODUTIVOS DE
MATO GROSSO DO SUL**

**Três Lagoas/MS
2015**



MINISTÉRIO DE EDUCAÇÃO
FUNDAÇÃO UNIVERSIDADE FEDERAL DE MATO GROSSO DO SUL
CAMPUS DE TRÊS LAGOAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA

MARCOS HENRIQUE PRUDENCIO DA SILVA

**GEOGRAFIA DOS TRANSPORTES E OS SETORES PRODUTIVOS DE MATO
GROSSO DO SUL**

Dissertação de Mestrado apresentada à banca junto ao Programa de Pós-Graduação em Geografia, Nível Mestrado da Universidade Federal de Mato Grosso do Sul/UFMS - Campus de Três Lagoas, para obtenção do título de Mestre em Geografia.

Orientadora: Prof.^a Dr.^a Edima Aranha Silva

**Três Lagoas/MS
2015**

MARCOS HENRIQUE PRUDENCIO DA SILVA

**GEOGRAFIA DOS TRANSPORTES E OS SETORES PRODUTIVOS DE MATO
GROSSO DO SUL**

*Dissertação de Mestrado apresentada à banca examinadora em, 30 de março
de 2015, e foi considerada aprovada.*

BANCA EXAMINADORA

Prof.^a Dr.^a Edima Aranha Silva
Orientadora

Prof.^a Dr.^a Lisandra Pereira Lamoso
Membro da banca

Prof. Dr. Marçal Rogério Rizzo
Membro da banca

RESUMO

O presente trabalho tem por objetivo analisar como os transportes contribuíram para formação socioespacial de Mato Grosso do Sul e como estão relacionados com os setores produtivos. A pesquisa pauta-se na obtenção de dados secundários junto aos órgãos competentes, tais como: Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), Departamento Nacional de Infraestruturas (DNIT), Agência Nacional de Transportes Aquáticos (ATAQ), Agência Nacional de Transportes Ferrovários (ANTF), Ministério de Desenvolvimento e Comércio Exterior (MDIC), Secretaria de Comércio Exterior (SECEX), Governo do Estado de Mato Grosso do Sul, Secretaria de Estado de Meio Ambiente, do Planejamento, Ciência e Tecnologia (SEMAC) e a Secretaria de Estado de Obras Públicas e de Transportes (SEOP). A perspectiva da pesquisa não se fixou em dados estáticos básicos, os trabalhos de campo foram fundamentais, visitas às cidades de Três Lagoas/MS, Campo Grande/MS, Corumbá/MS, Dourados/MS e Chapadão do Sul/MS possibilitaram a percepção de realidades que não aparecem nos dados. Os transportes de Mato Grosso do Sul fazem parte de uma herança própria de sua formação socioespacial, com novos usos na atualidade, não deixaram de cumprir a função de escoadores de produções para mercado exterior. Tendo em vista as relações com os países vizinhos, talvez resultado da falta de infraestrutura ou de acordos políticos econômicos, não contraria, por um momento, a perspectiva da Iniciativa de Integração Sul Americana (IIRSA), pelo fato de a mesma estar no início. Os investimentos nos modais convergem principalmente do Governo Federal via Banco Nacional do Desenvolvimento (BNDES) e em segunda parte por concessões e Políticas Públicas Privadas (PPP's), são medidas que fazem parte de uma perspectiva novo desenvolvimentista de construção de um Estado forte e competitivo, porém, as concessões podem ser perigosas quando as empresas responsáveis pela concessão se fundem com indústrias dos setores produtivos para dominar a circulação pelo modal, prejudicando a competição, geradora de inovações. A circulação da produção de Mato Grosso do Sul se dirige, em sua maior parte, para a China, bem como a produção nacional, isto demonstra um perigo a longo prazo, haja visto a compra de terras pelos países asiáticos, para extração de bens primários e intermediários, que são os principais fornecidos pelo Brasil e por este estado, isto pode resultar em uma quebra da economia sul mato-grossense repercutindo em toda cadeia produtiva, até no mercado interno caso a China estabeleça sua própria produção. É necessária a revisão das metas do estado, uma vez que as medidas de curto prazo escolhidas para suplantam o desenvolvimento possam não atingir seu objetivo com êxito.

Palavras-Chave: Transporte; Logística; Circulação; Mato Grosso do Sul; Setores Produtivos.

ABSTRACT

The study aimed to analyze how transport contributed to socio-spatial formation of Mato Grosso do Sul and how they relate to the productive sectors. The research pauto in obtaining secondary data with the competent bodies as the National Land Transportation Agency (ANTT), National Department of Infrastructure (DNIT) National Water Transport Agency (Ataq), National Agency for Rail Transport (ANTF), and Ministry Development and Foreign Trade (MDIC), the Foreign Trade Secretariat (SECEX), the State of Mato Grosso do Sul, the Secretary of State for the Environment, Planning, Science and Technology (SEMAC), and the Secretary of State Public Works and Transport (SEOP). The perspective of the research is not set in basic static data, field work was fundamental, visits the cities of Três Lagoas / MS, Campo Grande / MS, Corumbá / MS, gold / MS and Chapadão South / MS enabled the perception of realities that do not appear in the data. Mato Grosso do Sul transport are part of a legacy of its socio same formation, with new uses at this current time, no longer meet the weirs function of production for overseas market. In the view of relations with neighboring countries, which may result from the lack of infrastructure or economic political agreements for a moment does not contradict the perspective of South American Integration Initiative (IIRSA), the fact that the same be at the beginning. Investments in modal flock mainly the Federal Government through the National Development Bank (BNDES) and the second part by grants and Public Policies Private (PPPs) are measures that are part of a developmental new perspective of building a strong and competitive state, but concessions can be dangerous when reponsives companies of concessions merge with industries of the productive sectors to master the movement by modal, damaging the competition, generating innovations. The movement of production of Mato Grosso do Sul is directed mostly to China and the national production, this demonstrates a danger in the long run, given the fact, the purchase of land by the Asian country, for the extraction of primary and intermediate goods which are the main supplied by Brazil and this state, this can result in a drop in mato Grosso do Sul economy repercussions throughout the production chain, to the domestic market if China establishes its own production. It is necessary to review the state's goals, short-term measures to overcome the chosen development can not reach this goal.

Keywords: Transportation; logistics; circulation; Mato Grosso do Si Productive Sectors.

**A Deus e a minha Família toda que
sempre me incentivou a estudar.**

Dedico.

Et Vebum caro factum est, et habitávit in nobis...

Totus Tuus Mariae.

AGRADECIMENTOS

Em primeiro lugar agradeço a Deus todo poderoso que me permitiu chegar até aqui, a minha querida mãe Nossa Senhora Auxiliadora e São José, por toda ajuda e graças divinas que me concederam na realização deste trabalho.

Em seguida, à minha família, especialmente meu pai Henrique Manoel da Silva que me ensinou o valor do estudo e do trabalho, e com muito suor e sangue, junto à minha mãe Maria Luiza Prudencio da Silva, educou e ensinou os três filhos a serem pessoas justas e corretas. Mesmo não tendo estudos e condições financeiras, lutaram para nos educar, e com as batalhas diárias cada um dos filhos foi “vencendo” na vida e ajudaram os mais novos a concluir seus estudos.

Às minhas irmãs Patrícia Regina Prudencio da Silva (Paty) e Elaine Regina Prudencio Hipólito da Silva (Nana), que com todo carinho e respeito me auxiliaram nos momentos de crises da vida e da escrita. Agradeço pelo abrigo físico e espiritual que me proporcionaram durante toda minha trajetória acadêmica. Ao meu cunhado por todo incentivo que me deu e dá todos os dias, pelo seu exemplo nos estudos e na vida, por ser um homem com objetivos e buscar sempre alcançá-los honestamente, obrigado Vossa Excelência, Juiz Roberto Hipólito da Silva Jr. o irmão que não tive.

À Zenir Aparecida de Oliveira Assunção, minha namorada, meu amor e meu presente de Deus, por todo carinho, ajuda e força que me deu neste processo de amadurecimento intelectual, regado à lágrimas e orações. E especialmente por me mostrar o quanto sou valioso pela minha profissão, quando muitos a desprezam. E por fim, no amor dado sempre mas especialmente na reprova do doutorado no final de 2014, me ensinando que não podemos competir com os planos de Deus, e ver que não seria o melhor para mim naquele momento, o que só pude perceber este ano. Agradeço igualmente a toda sua família, no carinho dado, um grande consolo para quem mora longe de sua família, ao Seu Alcir, Dona Zenir, Alciely, Alcilene, Marcelo, Marcel e Ana Júlia, meu muito obrigado.

Agradeço infinitamente aos meus padrinhos Maximiniano Manoel da Silva e Maria Conceição da Silva, pela ajuda inestimável proporcionada pelo exemplo de vida, de carinho e vida de fé. A todos os meus parentes que sempre foram minha família mais próxima e sempre serão meu porto seguro.

De coração meu agradecimento aos professores da UFMS/CPTL Prof. Dr. Francisco José Avelino Jr., Prof. Dr. Arnaldo Yoso Sakamoto, Prof. Dr. Wallace de Oliveira, Prof. Dr. Sedeval Nardoque, Prof^a. Dr^a. Rosemeire Aparecida de Almeida, Prof^a. Dr^a. Patrícia Mirandola, Prof^a. Dr^a. Luiza Luciana Salvi, por todo ensinamento dado em sala de aula na minha graduação e mestrado, colocando os primeiros tijolos da minha estrutura acadêmica.

Contudo, agradeço com um carinho maior à Prof^a. Me. Conceição Aparecida de Queiróz, por me indicar ao primeiro caminho acadêmico, que me levou a Prof^a. Dr^a. Edima Aranha, a mentora intelectual durante toda minha graduação e neste trabalho de mestrado, e que infelizmente não posso continuar para o doutorado, mas o futuro é um caminho não aberto, talvez ela possa continuar o trabalho iniciado. Obrigado a esta mulher que mesmo com todas as dificuldades que a vida lhe mostrou não desistiu de trilhar os caminhos da universidade, e assim deu origem a outros pesquisadores que continuaram seus estudos e hoje são exemplos na geografia, espero um dia ser um deles e dar muito orgulho a ela que me deu tudo na ciência geográfica. Agradeço pelas noites sem dormir para corrigir o trabalho, pela paciência e “vuadoras no pé da guéla” com os meus atrasos. Porém, fico ainda mais agradecido por ela saber compreender o tempo e o jeito de cada aluno, respeitando e ajudando este acadêmico a crescer. Àquela responsável por me lançar no mar da ciência geográfica e me ensinar a navegar, meu mais sincero **OBRIGADO!!!**

Aos companheiros de laboratório, LETUR - Laboratório de Estudos Urbanos e do Território, essenciais na minha carreira científica: Patrícia Helena Milani, a “Pati” a primeira amiga a me ajudar no fazer da pesquisa, desde a iniciação científica até o mestrado, seu exemplo como pesquisadora estará sempre em minha mente; Cristóvão Henrique Ribeiro da Silva, o amigo pra todos as horas, obrigado pelas críticas, debates e ideias, que colaboraram de forma única no decorrer de toda minha graduação e principalmente no presente trabalho dissertativo; Adriano Roberto Franquelino e Fernando César Dias pela irreverência e no auxílio à pesquisa e na confecção dos cartogramas, e sobretudo os conselhos, os “conselheiros do laboratório”, levarei para vida toda; Izadora Dias pelo exemplo de humildade e sabedoria; Geise Teixeira do Nascimento que me acompanha desde a graduação até o mestrado, grande amiga, e como tal sempre “puxando a orelha” quando preciso; Camila Aparecida de Souza, pelo apoio e amizade durante a pesquisa e Greisse

Quintino Leal que mesmo não sendo do LETUR, ajudou nos debates da pesquisa. Agradeço também a todos os outros companheiros de UFMS, Danilo Souza Melo, amigo de graduação e de mestrado, Marco Aurélio, André Bersani, Mariele de Oliveira, André Pessoa Rodrigues, Gustavo Galvão, Andressa Ponso, Ana Flávia e todos os outros, para citar todos seriam preciso muitas páginas, a todos meu abraço.

Não posso deixar os amigos de Igreja de fora, meu mais sincero agradecimento a todos do grupo JOVISA (Jovens na Orientação para Vivência Sacramental) e OVISA (Orientação para Vivência Sacramental), são a minha família em Três Lagoas. Meu abraço fraterno ao meu diretor espiritual Pe. Tadeu Canavarros, Salesiano de Dom Bosco, obrigado por clarear a minha visão.

Ao Programa de Pós-Graduação em Geografia, em especial à secretária Josilene Moreira, por todo apoio, atenção e carinho prestado no decorrer do mestrado, e por todas risadas e cafezinhos.

À Prof^a. Dr^a. Lisandra Pereira Lamoso e Prof. Dr. Marçal Rogério Rizzo por aceitar participar da qualificação deste trabalho e assim propor mudanças essenciais para que o presente trabalho toma-se este corpo.

À Prof^a. Mariany Alencar por corrigir a gramática e concordância deste trabalho e por todos os “toques”.

À CAPES, Coordenação de Aperfeiçoamento e Pessoal de Nível Superior, pela bolsa que possibilitou o andamento da pesquisa, sem ela a conclusão deste trabalho, seria no mínimo, complicado.

Por fim a todos os técnicos da UFMS, em especial Hermiliano e César da geografia, meu agradecimento e abraço.

Muito Obrigado a todos que fizeram parte direta e indiretamente deste trabalho.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Localização de Mato Grosso do Sul.....	29
Figura 2: Frentes de expansão	30
Figura 3: Modais influenciadores na origem ou desenvolvimento de municípios	33
Figura 4: Ervais Nativos do SMT em 1890.....	39
Figura 5: Navegação pela Bacia do Prata.....	40
Figura 6: Temporalidades dos modais no SMT	43
Figura 7: Sistema de transporte em Mato Grosso do Sul.....	50
Figura 8: Localização das obras do PAC e concessão do PIL nas rodovias federais ..	55
Figura 9: Reestruturação das ferrovias pelo PAC e concessões do PIL.....	56
Figura 10: Aumento do calado e dragagem das hidrovias em Mato Grosso do Sul.	57
Figura 11: Mapa da evolução da malha rodoviária federal em MS.....	64
Figura 12: BR-163 Dourados/MS (2014)	66
Figura 13: BR-163 entre Coxim/MS e Amambaí/MS.....	67
Figura 14: BR-262 Campo Grande/MS.....	67
Figura 15: Hidrovias em Mato Grosso do Sul.	68
Figura 16: Localização setores produtivos em MS, 2013	81
Figura 17: Logística Corporativa da Eldorado Brasil, modal ferroviário e rodoviário	84
Figura 18: TUP da Eldorado Brasil.....	84
Figura 19: Trens e vagões da FIBRIA.....	84
Figura 20: Barcaça de minério de ferro no Rio Paraguai.....	85
Figura 21: Porto Cinco Bacia, Corumbá (MS)	86
Figura 22: Área do Eixo Interoceânico Central.....	89
Figura 23: Vetores Logísticos - PNLT	90
Figura 24: Obras do Eixo Interoceânico Central	92
Figura 25: Localização dos empreendimentos do Grupo 2 no Eixo Interoceânico Central.....	94
Figura 26: Construção do contorno ferroviário em Três Lagoas/MS	95

Figura 27: Exportação de Soja pelo modal marítimo.....	110
Figura 28: Exportação de Carne Bovina pelo modal marítimo	115
Figura 29: Exportação de Carne Bovina por rodovia em 2013	117
Figura 30: Exportação de Minério de Ferro pelo modal fluvial.....	119
Figura 31: Exportação de Celulose e Papel pelo modal marítimo	120
Figura 32: Exportação de Celulose e Papel por rodovia e ferrovia.....	122
Figura 33: Exportação de Açúcar e Álcool pelo modal marítimo.....	125
Figura 34: Exportação de Açúcar e Álcool por outros modais	126

LISTA DE FLUXOGRAMA

Fluxograma 1: Relações entre logística, sistemas de transporte, e fluxos econômicos.	63
---	----

LISTA DE QUADRO

Quadro 1: Modais influenciadores na origem de municípios.....	30
---	----

LISTA DE TABELAS

Tabela 1: Obras do Programa de Aceleração do Crescimento 2 (PAC - 2) em Mato Grosso do Sul.	53
Tabela 2: Estado de Conservação das Rodovias Federais em Mato Grosso do Sul....	66
Tabela 3: Transporte de carga por navegação interestadual pela hidrovia Paraná-Tietê em 2010	69
Tabela 4: Transporte de carga por navegação interestadual pela hidrovia Paraná-Tietê em 2011 e 2012.....	70
Tabela 5: Transporte de carga por navegação pela hidrovia Paraguai em 2010	72
Tabela 6: Transporte de carga por navegação internacional pela hidrovia Paraguai em 2011 e 2012.	73
Tabela 7: Transporte de cargas pelas ferrovias em 2012.	74
Tabela 8: Principais setores produtivos de MS em 2013.....	80
Tabela 9: Discriminação dos Eixos de Integração e Desenvolvimento	88
Tabela 10: Valores investidos pelo PNLT e PAC no Vetor Centro-Sudeste.....	91
Tabela 11: Obras do Eixo Interoceânico Central	93
Tabela 12: Mato Grosso do Sul na exportação brasileira em 2013	99
Tabela 13: Produtos exportados pelo Brasil e Mato Grosso do Sul em 2013	100

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1: Percentual das empresas exportadoras de Mato Grosso do Sul (2013)	82
Gráfico 2: Percentual dos principais produtos exportados	83
Gráfico 3: Destinos das exportações brasileiras em 2013.....	102
Gráfico 4: Origem das importações brasileiras em 2013	102
Gráfico 5: Destinos das exportações de Mato Grosso do Sul em 2013	103
Gráfico 6: Origem das importações de Mato Grosso do Sul em 2013	103

LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS

ALL - América Latina Logística

ANTAQ - Agência Nacional de Transportes Aquáticos

ANTT - Agência Nacional de Transportes Terrestres

BID - Banco Interamericano de Desenvolvimento

BNDES - Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social

CAF - Corporação Andina de Fomento

CAND - Colônia Agrícola Nacional de Dourados

CNT - Conselho Nacional de Transportes

DNIT - Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes

EID - Eixos de Desenvolvimento

EPL - Empresa de Planejamento e Logística

FERRO NORTE-SUL - Ferrovia Norte Sul

FERROBAN - Ferrovia Bandeirantes S. A.

FERRONORTE - Ferrovia Norte

FERROPARN - Ferrovia Paraná S. A.

FOB - *Free On Board*

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

IIRSA - Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana

MDA - Ministério do Desenvolvimento Agrário

MDIC - Ministério de Desenvolvimento da Indústria e Comércio Exterior

MERCOSUL - Mercado Comum do Sul

NOB - Ferrovia Noroeste do Brasil

P&D - Pesquisa e Desenvolvimento

PAC I - Programa de Aceleração do Crescimento I

PAC II - Programa de Aceleração do Crescimento II

PDIF/MS - Plano de Desenvolvimento e Integração da Faixa de Fronteira/MS

PDR/MS - Plano de Desenvolvimento Regional-MS

PIB - Produto Interno Bruto

PIL - Programa de Investimento em Logística

PND I - Plano Nacional de Desenvolvimento I

PND II - Plano Nacional de Desenvolvimento II

PNLT - Programa Nacional de Logística e Transporte

PPP - Parceria Público-Privada

PRDCO - Programa de Desenvolvimento do Centro-Oeste

PRODEGRAN - Programa de Desenvolvimento da Grande Dourados

REGIC - Região de Influência das Cidades

RFFSA - Rede Ferroviária Federal S. A.

SECEX - Secretária de Comércio Exterior

SITREL - Siderúrgica Três Lagoas

SMT - Sul de Mato Grosso

SUDECO - Superintendência do Desenvolvimento do Centro-Oeste

TKU - Tonelada por Quilômetro Útil

TUP - Terminal de Uso Privado

UFN3 - Unidade de Fertilizantes Nitrogenados

UHE - Usina Hidrelétrica

UNASUL - União das Nações do Sul-Americanas

SUMÁRIO

RESUMO.....	4
INTRODUÇÃO	20
1 - PLANEJAMENTO E TRANSPORTES EM MS	20
1.1- Geografia dos transportes e Mato Grosso do Sul	23
1.2 - O início dos transportes em Mato Grosso do Sul	27
1.3 - Os modais, o território usado e a formação sócioespacial	34
1.4 - Normatização do território	44
2 - EIXOS DE CIRCULAÇÃO E SETORES PRODUTIVOS EM MS	61
2.1 - Sistemas de Transportes de MS	61
2.2 - Logística corporativa e circulação da produção	75
2.3 - Mato Grosso do Sul na integração latino americana.....	86
3 - TRANSPORTES E COMÉRCIO EXTERIOR.....	98
3.1 - Integração, Mercado Exterior e Neodesenvolvimentismo.	98
3.2 - A Circulação dos Setores Produtivos em MS.....	108
CONSIDERAÇÕES FINAIS	130
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	134

INTRODUÇÃO

Os transportes existem desde os primórdios da vida humana, do caminhar à invenção da máquina a vapor. A logística surge das guerras e é incorporada às empresas com o objetivo de determinarem e melhorarem sua circulação, que tende a ser mais rápida e eficaz. Os investimentos nos transportes visam à dinamização dos setores produtivos, já que um movimento mais veloz de mercadorias resulta em competitividade da produção no mercado mundial, ao passo que abre espaço para circulação também de indivíduos.

Mato Grosso do Sul é um dos estados que possui uma grande disponibilidade de modais e começa a emergir no cenário nacional com um grande desenvolvimento industrial, fruto das vantagens locacionais e de transporte que possui. Portanto se estabeleceu esta pesquisa no intento de analisar o papel dos transportes na formação socioespacial sul mato-grossense, sua relação com os setores produtivos e com a produção e desenvolvimento do território.

É parte do objetivo desta pesquisa compreender como se articulam os modais, e a construção de novas infraestruturas para superação de possíveis gargalos econômicos, bem como entender quais os fluxos passam pelos modais rodoviário, hidroviário e ferroviário, quais políticas efetuaram o erigir dos mesmos e quais fornecem recursos para sua expansão e manutenção. E por fim dimensionar as relações estabelecidas com as transações globais, supranacionais no caso com a integração sul americana, e a relação com o desenvolvimento.

Para tanto, foram utilizados conteúdos científicos para dar embasamento ao corpo do trabalho, partindo da análise de formação socioespacial proposta por Milton Santos (2009, 2011), para compreensão de como se estrutura o território; Rogério Silveira (2010, 2011, 2013) e BARAT (2007, 2010) sobre como os transportes, a logística e a circulação atuam no território; Além de autores do próprio estado como Queiroz (2004, 2008, 2011) no debate sobre a formação da história econômica de Mato Grosso do Sul e Lamoso (2009, 2010, 2012, 2014) no contexto das relações dos setores produtivos; Vitte (2013) e

Bresser-Pereira (2011, 2012a, 2012b) analisam a América do Sul, o mercado mundial e o novo desenvolvimentismo.

As ferramentas metodológicas de análise partiram inicialmente da espiral do pensamento no qual teoria e prática se colidem durante todo o texto, optando pelo método indutivo de investigação, ou seja, do geral para o particular. Em um segundo momento a obtenção de dados secundários para análise se deu em várias plataformas, em esfera nacional: a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte (DNIT), Ministério de Transportes (MIT), Ministério de Integração Nacional, Ministério de Desenvolvimento e Comércio Exterior (MDIC), Secretaria de Comércio Exterior (SECEX), Ministério do Planejamento (MP), Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), ALICEWEB, Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), Banco de dados de Infraestrutura e Transportes (BIT), Empresa Brasileira de Logística (EPL), Programa de Investimento em Logística (PIL); em esfera estadual junto ao Governo do Estado de Mato Grosso do Sul: a Secretaria de Estado de Meio Ambiente, do Planejamento, Ciência e Tecnologia (SEMAC) e a Secretaria de Estado de Obras Públicas e de Transportes (SEOP).

Em seguida os dados foram tratados e a partir deles obtidos tabelas, gráficos e cartogramas que auxiliaram nas análises, os mapas foram feitos com software de cartomática PhilCartho®. Para facilitar a compressão da dinâmica dos transportes, foi feita a divisão do estado em quatro mesorregiões, elencadas de acordo com o IBGE, assim analisou-se cada parte do estado separadamente, porém sem perder a noção totalizadora, isto é, as relações que cada região possui com o estado. E logo depois uma síntese do estado como um todo.

É importante destacar que o estudo não se realizou somente no tratamento de dados secundários, mas também em visitas *in loco* às cidades de Três Lagoas, Corumbá, Chapadão do Sul, Campo Grande, e Dourados, que permitiram averiguar situações que os dados não revelam.

Durante o processo de escrita o trabalho foi dividido em três capítulos: O primeiro discorre sobre a Geografia dos Transportes e seu papel no entendimento da circulação como estruturada do território. Abordando, também, o início da formação socioespacial de Mato Grosso do Sul partindo de

sua história econômica, e por fim se atentou de como as políticas públicas de transporte atuaram sobre o território.

No capítulo dois foi abordado os constantes usos dos territórios e demonstrado a situação atual dos modais no estado, quais as cargas que passam por eles e suas condições de uso. A logística corporativa e como os setores produtivos se apropriam dos modais para escoarem suas produções também se fazem presentes neste texto. Por fim se deu início a discussão a cerca de como o processo de integração sul americana esta definindo suas atuações nos transportes.

O último capítulo traz à tona as consolidações de cada capítulo e subdivide-se em duas partes: uma aborda como a integração é uma medida novo desenvolvimentista e o papel de Mato Grosso do Sul no comércio exterior desta região, e na segunda parte trata propriamente da circulação da produção sul mato-grossense e suas repercussões no país e na economia estadual, alerta para o comércio intensivo de *commodities* e o perigo para a continuidade de medidas de curto prazo.

1 - PLANEJAMENTO E TRANSPORTES EM MS

1.1- Geografia dos transportes e Mato Grosso do Sul

Entendendo-se que o modo de produção capitalista está assentado por um processo de criação de mercadorias imbuídas com o valor adicional (mais valia), objetivando a venda, a circulação da produção é condição fundante para realização do ciclo. Durante as revoluções industriais que se sucederam o problema da mobilidade sempre esteve presente na pauta de expansão do capital, por esse motivo a criação de meios mais velozes para satisfazer o ciclo ganhou força. Consequentemente a atual fase do capital é chamada de globalização devido à rapidez até então nunca existente, em que se dá a troca de informações e de mercadorias pelo espaço (SENE, 2003).

Santos (2009a) assevera que o espaço é um conjunto indissociável de sistemas de objetos e sistemas de ações, logo cada mudança ou criação de um objeto acarretará na mudança desse espaço. Contudo, não se pode entender os objetos sem as ações, pois ao mesmo tempo em que um objeto condiciona uma ação, uma ação condiciona um objeto, perfazendo um sistema dialético de interação.

A faceta geográfica da globalização é o meio técnico-científico-informacional, onde a artificialização do espaço realizado pela densidade técnica atuante o traduz num território usado, posto que “a partir de seus acréscimos de ciência e técnica, e tais características o definem como um novo meio geográfico” (SANTOS & SILVEIRA, 2011, p.93).

O uso do território é marcado, de um lado, por uma fluidez, com menos fricções e rugosidades e, de outro, pela fixidez, dada por objetos maciços e grandes e também pelos micro-objetos da eletrônica e da informática, cujas localizações devem ser adequadas e precisas. A expansão desse meio técnico-científico-informacional é seletiva, com o reforço de algumas regiões e o enfraquecimento relativo de outras (Idem, p.102).

Não se pode, porém, entender que todo o território possui uma densidade técnica e informacional igual, pois, há “[...] existências paralelas: um território bem informado, um território pouco informado e um inúmero de situações intermediárias. Daí a necessidade de compreender as qualidades da informação, reconhecer os seus produtores e possuidores, decifrar os seus

usos” (SANTOS & SILVEIRA, 2011, p.93). Entende-se que este uso é desigual a partir das desigualdades técnicas entre os lugares.

Com a difusão dos transportes e das comunicações cria-se a possibilidade da especialização produtiva. Regiões se especializam, não mais precisando produzir tudo para sua subsistência, pois, com os meios rápidos e eficientes de transporte, podem buscar em qualquer outro ponto do país e mesmo do Planeta, aquilo de que necessitam (SANTOS, 1989, p.50).

As especializações produtivas são abalizadas pelos avanços das técnicas de transportes, estes meios que dão fluidez ao território e a circulação do capital, desde a montante à jusante do processo de produção. Realizam a ligação entre as cadeias de fábricas e consumidores, sejam no mesmo lugar ou não. Sobre isso, Fischer pondera que “Graças à evolução dos transportes, a indústria adquiriu uma liberdade muito maior na escolha das implantações geográficas de suas unidades” (2009, p. 122). Barat (2011) elucida a compreensão de infraestruturas:

Podemos dizer que a infraestrutura - no singular - de um país, de uma região ou de uma área urbana é o conjunto das instalações necessárias às atividades humanas, tais como os sistemas de logísticas e de transporte, de energia elétrica, de telecomunicações, bem como as redes de gás canalizado, o abastecimento de água, a coleta e o tratamento de esgoto e a recepção de águas pluviais (p. 217).

Desta forma, se entende que as infraestruturas de escoamento são objetos fixos que condicionam a fluidez territorial, e estes são movidos por ações políticas e/ou privadas, para que sejam realizados (SANTOS, 2009a). O Brasil com as diversas investidas governamentais para integração nacional exemplifica este quadro de ações e de objetos, tendo como referencial os Planos Nacionais de Desenvolvimento I e II (PND I e PND II), e mais recentemente, o Grupo de Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA); Avança Brasil; Plano de Aceleração do Crescimento I e II (PAC I e II), que provocaram - e ainda provocam - rebatimentos no território (PIQUET, 2007; SOUZA, 2011; SOUZA & SILVEIRA, 2011).

Essa integração almejada pelo Estado está no cerne dos estudos da “Geografia da Circulação, Transporte, e Logística”. Entretanto, Rogério Silveira

(2011) trata estas categorias de forma separada, pois não devem ser tratados da mesma maneira, não possuem o mesmo conteúdo explicativo:

A circulação em uma forma mais totalizadora, capaz de conectar, através das relações sociais, o homem com o meio, sendo a ação fundamental do movimento rumo ao desenvolvimento. A circulação deixa de forma explícita sua marca no espaço geográfico (técnicas, ações e normas em perfeitas combinações) e, para isso, tem, como atributos menores os transportes e a logística. **O transporte**, em seu caráter mais específico, tomou corpo quando os transportes, já utilizados pelo movimento positivista (modelos de localizações espaciais), foram amplificados pelo neopositivismo e por seus modelos analíticos de ordenamento do espaço (um novo apanhado instrumental advindo dos avanços da tecnologia da informação e dos dados estáticos). **A logística** como estratégias diversas, planejamento e gestão de transportes e de armazenamento assim como, em muitas situações as comunicações (*Grifo nosso*) (p. 22-23).

Pode-se compreender este aporte teórico como a circulação sendo o movimento do capital, a produtora do espaço, que é realizado através dos transportes, que possuem planejamento e uma organização para ser realizada no caso a logística.

Rogério Silveira (2011) salienta que a temática da Geografia do Transporte foi preterida por muito tempo devido ao seu foco quantitativo, no entanto não se deve ignorar a importância dos estudos positivistas na geografia. “Vale ressaltar que o ramo geográfico que chamamos ‘Geografia da Circulação, Transporte e Logística’ deve se dedicar a entender a ‘circulação’, o ‘transporte’, e também a ‘logística’, assim como seus impactos na produção e na reprodução do espaço geográfico” (Idem, p.22).

Ainda em Silveira (2011), a Geografia dos Transportes, de certa forma relegado, recebe uma nova roupagem e entendimento, passando a “Geografia da Circulação, Transportes e Logística”, que visa “estudar a influência dos transportes, a circulação e a logística no movimento e nas repercussões ocasionadas no espaço geográfico e vice-versa” (ROGÉRIO SILVEIRA, 2011, p.39). E ainda:

Ao acrescentarmos os termos ‘circulação’ e ‘logística’ para chegarmos à definição do ramo da Geografia que chamaremos de ‘Geografia da Circulação, Transportes e Logística’,

estaremos falando e transportes enquanto sistemas de movimento e todas as condicionantes relacionadas a ele para a movimentação de mercadorias, de pessoas e de informações (basicamente na lógica da organização espacial) e; da circulação enquanto uma totalidade capaz de produzir intensamente o espaço através do movimento e das interações decorrentes. [...]logística agrega à discussão fatores mais atuais, como a importância das cadeias de suprimentos, produção e distribuição (e também comunicações) e todo armazenamento da montante à jusante do sistema produtivo (Idem, p.45).

As interações ocasionadas pela circulação são entendidas enquanto sistemas de objetos e sistemas de ações por possuírem imbricações com o território. Os fluxos proporcionados pela produção e circulação de mercadorias necessitam de meios para complementarem a cadeia da fábrica ou ao consumidor final, os modais fazem este elo da relação, sendo, portanto, os fixos destes sistemas (ROGERIO SILVEIRA, 2011).

Com o objetivo de entrar no mercado globalizado, o Estado, provedor por excelências de infraestruturas para sociedade, em sua face neoliberal, está constante na formação de melhores atrativos para indústrias se acoplarem ao território nacional, logo, o setor de transportes, logísticas e circulação, requer adequação para este cenário de competição mundial, de modo rápido, eficiente e com qualidade (BARAT, 2011). Castillo (2011, p.331) corrobora com este panorama, ao relatar que:

Duas manifestações geográficas indissociáveis emergem nesse contexto: a) uma forma regional adaptada à produção globalizada e; b) uma forma de circulação instrumentalizada por refinadas estratégias organizacionais e por meios materiais performantes. Região competitiva e logística traduz a dimensão geográfica da globalização, mas coexistem com formas anteriores. Desse embate entre uma lógica das redes e uma lógica dos territórios resultam ilhas de eficiência produtiva, obedientes a parâmetros internacionais de qualidade e de custos, também corredores de fluidez material, em meio à viscosidade de vastas áreas, nas quais a mobilidade é precária ou mesmo inexistente.

É neste contexto que o poder público, em suas esferas, propicia mecanismos para realizar esta mobilidade. Entende-se por mobilidade aquilo que Rogério Silveira (2011, p.42) elenca ao dizer que ela é uma “conjugação entre acessibilidade e distância”, ou seja, o espaço entre dois pontos, providos de fixos que contribuam para a fluidez de indivíduos e produtos. Os transportes são elementos chave no desenvolvimento do território, atuam na circulação de

bens e pessoas. Para que se realize esta circulação é necessário estruturar o território de forma organizada e planejada para conferir movimentação rápida e eficiente, fomentando a produção seja fabril ou agrícola.

As formas erigidas no território são reutilizadas para alcançar novos objetivos. Para compreensão de como as formas dos transportes atuaram no território sul mato-grossense, segue a explanação da formação deste território.

1.2 O início dos transportes em Mato Grosso do Sul

Desde a era colonial, a preocupação com as vias¹ de escoamento da produção e também de abastecimento de produtos alimentícios oriundos do interior, interviram na organização do território. Como afirma Furtado (1969), a estrutura produtiva do açúcar, no início da colonização brasileira, forçou a entrada lusitana para além da faixa litorânea, fenômeno este advindo da necessidade de carne para alimentação da população, especialmente dos escravos que era a principal força de trabalho da produção, pois:

Os conflitos provocados pela penetração de animais em plantações devem ter sido grandes, pois o próprio governo português proibiu, finalmente, a criação de gado na faixa litorânea. E foi a separação das duas atividades econômicas - a açucareira e a criatória - que deu lugar ao surgimento de uma economia dependente na própria região nordestina (FURTADO, 1969, p.62).

Ora, se a criação de gado se distancia das margens oceânicas, há a necessidade de caminhos que liguem à principal atividade colonial. Por isso os sertanistas são os primeiros desbravadores e assentadores de estradas, estes se juntarão mais tarde aos bandeirantes.

Bem como Furtado (1969) afirma, a separação das produções gera o desenvolvimento da última atividade (a produção bovina), as vias se tornam condição indispensável para este desenvolvimento, haja visto que um sistema que se baseia na exportação e importação de mercadorias não pode existir isolado. Em Queiroz (2008a, 2011), as vias exercem papel crucial no povoamento e ordenamento do território mato-grossense (e logo sul mato-grossense). A edificação da cidade de Cuiabá se dá pela descoberta de jazidas auríferas em seu território, regidas pela febre do ouro que ocorre no Brasil

¹ Entenda-se por vias, estradas rústicas.

colônia (séc. XVIII), as forças de atração do extrativismo mineral, resultam no adensamento urbano da capital.

No século XIX as vias continuam com este papel de impulsionadores do desenvolvimento econômico. As boiadas criadas na região dos pantanais, mais especificadamente em Corumbá, são transitadas do Mato Grosso à Goiás, e posteriormente para Minas Gerais, seguindo ao Rio de Janeiro - parte permanecendo para suprir a capital colonial - chegando até seu destino final, São Paulo, centro econômico da época. O gado é conduzido pelo mesmo caminho que fora utilizado pelas monções no povoamento do oeste (QUEIROZ, 2008a).

É importante frisar que o oeste, na sua porção que se tornaria Mato Grosso do Sul (Ver Figura 1), recebe grande impulso colonizador, devido à expansão cafeeira de São Paulo e com a chegada da família real no Rio de Janeiro.

As coisas começariam a mudar, com relação ao SMT², depois que passaram a entrar em cena novos grupos de povoadores não-índios, a partir da terceira década do século XIX. Tratou-se aí de um movimento claramente conectado às novas realidades do centro-sul do Brasil, surgidas depois da vinda da corte portuguesa para o Rio de Janeiro. O aumento das necessidades de abastecimento dessa cidade, bem como a expansão da monocultura cafeeira no vale do Paraíba, repercutiram, como se sabe, sobre todo o interior da colônia, levando, por exemplo, a uma expansão da pecuária bovina em direção aos territórios situados cada vez mais a oeste (QUEIROZ, 2011, p.113).

² Queiroz (2008, 2011), se refere ao Sul de Mato Grosso pela sigla SMT.

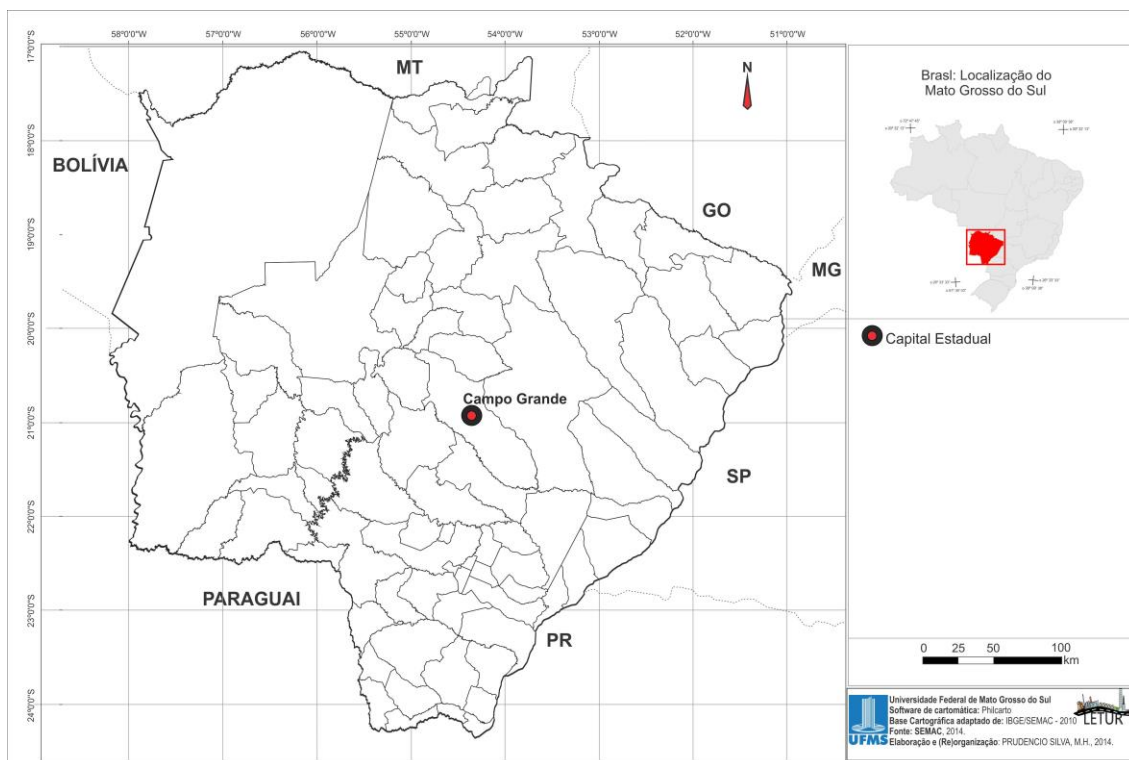


Figura 1: Localização de Mato Grosso do Sul

A partir desta expansão da pecuária, a qual Queiroz (2011) denomina frentes de expansão, se dá a ocupação de territórios do então SMT. A figura 2 demonstra de maneira mais abstrata esta reflexão. Para compreender a expansão das atividades produtivas no Mato Grosso do Sul, leva-se em conta os fatores geo-históricos que pesam na leitura dos processos fomentadores da formação socioespacial. Cidades como Três lagoas, Dourados, Corumbá e Campo Grande, são frutos de uma frente de expansão.

Enquanto no caso A¹ metade do território se encontra bem ocupado, a frente de expansão se direciona para outra parte do mesmo que não apresenta uma densidade alta e possui mais locais de suprimentos - estes seriam lugares de produção alimentícia ou matéria prima que abastecem o território ocupado - para fornecer produtos primários para outra parte. Neste caso não há necessidade de frente de expansão para o território B¹.

Em um segundo momento o território A², totalmente ocupado, perde parte de sua cadeia de suprimentos para dar lugar à produção primordial - cana de açúcar, minérios, café, ou outra mercadoria do centro econômico - consequentemente a frente de expansão é direcionada ao território B², dotado de condições que supram o primeiro.

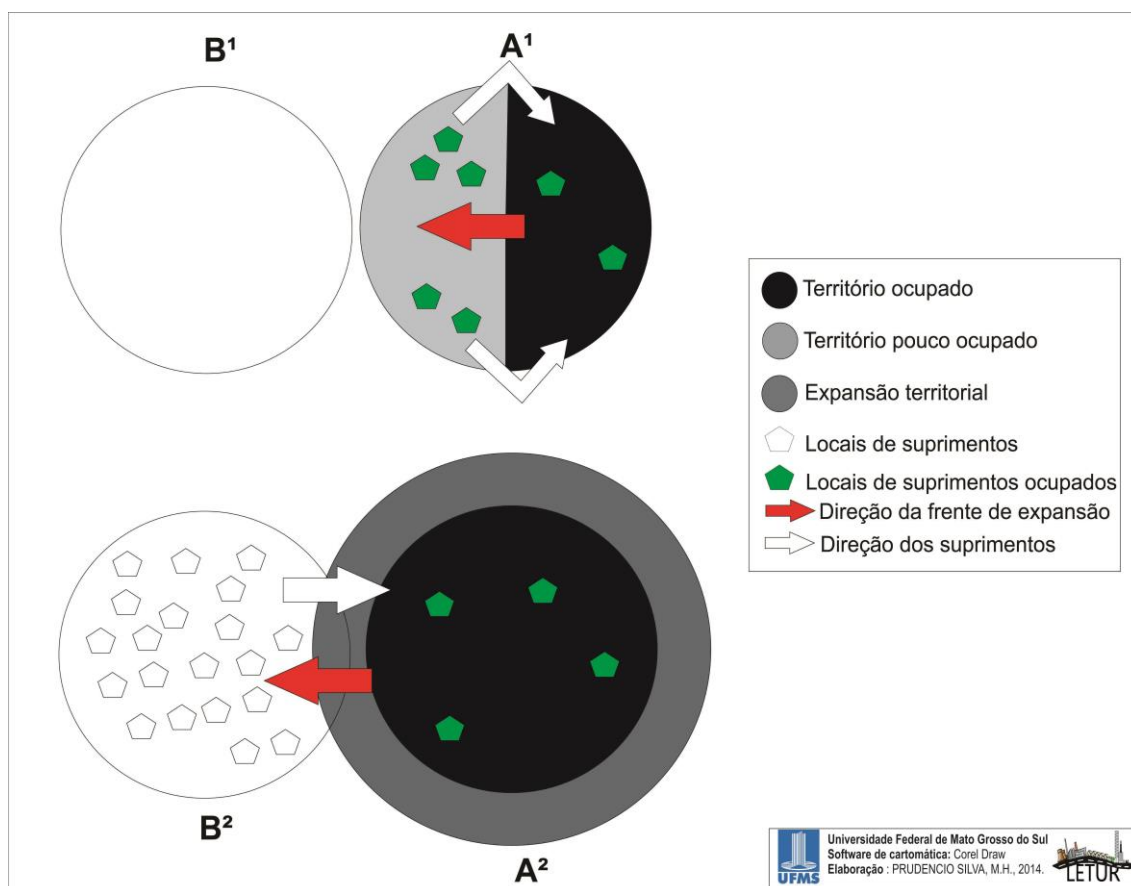


Figura 2: Frentes de expansão

Neste escopo de expansão é possível que ao longo das vias de comunicação, vilarejos e núcleos urbanos sejam edificadas ou tenham uma propulsão em seu desenvolvimento econômico.

É o caso de Mato Grosso do Sul, nos trabalhos de Sodré (1941), Martins & Trubiliano (2010) e Queiroz (2008, 2011), fica claro a participação dos modais de transporte na estruturação histórica do território do estado. Para corroborar com essa assertiva, o Quadro 1, mostra as cidades que nasceram ou se expandiram dessa maneira; Ver Figura 3.

Quadro 1: Modais influenciadores na origem de municípios

Município	Modal	Município	Modal
Água Clara	Ferrovia	Miranda	Ferrovia
Aparecida do Taboado	Hidrovia	Naviraí	Rodovia
Campo Grande	Ferrovia	Porto Murtinho	Hidrovia
Corumbá	Ferrovia Hidrovia	e Ribas do Rio Pardo	Ferrovia

Organização: PRUDENCIO SILVA, M. H., 2014.
Fonte: IBGE, 2010.

Em sua história econômica, os rios Paraguai e Paraná foram - e são ainda hoje - importantes vias para o escoamento de produtos. As ferrovias, em segundo momento, alavancaram o aumento de várias cidades sul mato-grossense. Desde o início de sua implementação até o atual momento, as cidades cortadas por elas desempenham significativos polos da formação sócioespacial do estado. A formação sócioespacial, e os setores produtivos serão discutidos mais a frente, neste trabalho.

Como forma de melhor compreensão dos fenômenos a serem estudados neste trabalho, os mapas estaduais serão divididos em mesorregiões, a partir da base de dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Assim o mesmo órgão divide o estado de Mato Grosso do Sul em quatro mesorregiões; Mesorregião dos Pantanaís Sul Mato-grossense, Mesorregião Leste; Mesorregião Centro Norte e Mesorregião Sul.

Na mesorregião dos Pantanaís nota-se a forte atuação dos modais na formação de seus municípios, a hidrovia e a ferrovia dividem a influência neste local, haja visto a presença do rio Paraguai e a ferrovia Noroeste do Brasil (N.O.B.), modais que estiveram ligados a estrutura produtiva da pecuária e do comércio de exportação e importação portuário.

A mesorregião Leste também apresenta esta mesma situação da porção oeste, a hidrovia do rio Paraná e da Ferrovia N.O.B. perpassam a maioria dos municípios. Estes modais foram importantes para o crescimento da cidade de Três Lagoas, além de futuramente a situação de vizinha ao estado de São Paulo se efetivar em vantagem locacional.

Enquanto a mesorregião Centro Norte se especifique mais no comércio e serviços a serem ofertados pela futura capital estadual Campo Grande, desenvolvimento advindo do prolongamento da N.O.B.

Por fim, a mesorregião Sul, assim como as demais, também é influenciada pela ferrovia, mas, sobretudo pela constituição do complexo ervateiro e pecuarista, no início de sua formação. E logo mais com a Marcha para o Oeste de Getúlio Vargas, a formação da Colônia Agrícola de Dourados,

garante a cidade homônima o status de segunda cidade mais dinâmica após Campo Grande.

Neste início de trabalho optou-se por uma explicação de cunho mais teórico e geral, para demonstrar como os transportes são influenciadores na organização do território. Estes necessitam serem estudados à luz de métodos que efetuem uma ligação entre o local e o global, pois, está intimamente ligado ao movimento do capital, isto é, a própria divisão internacional do trabalho. Logo a categoria de formação sócioespacial e território usado serão abordados mais adiante, pois, se julga que sejam capazes de conformarem uma melhor interpretação do todo, senão o mais próximo disto, visto que o todo é um sistema muito complexo.

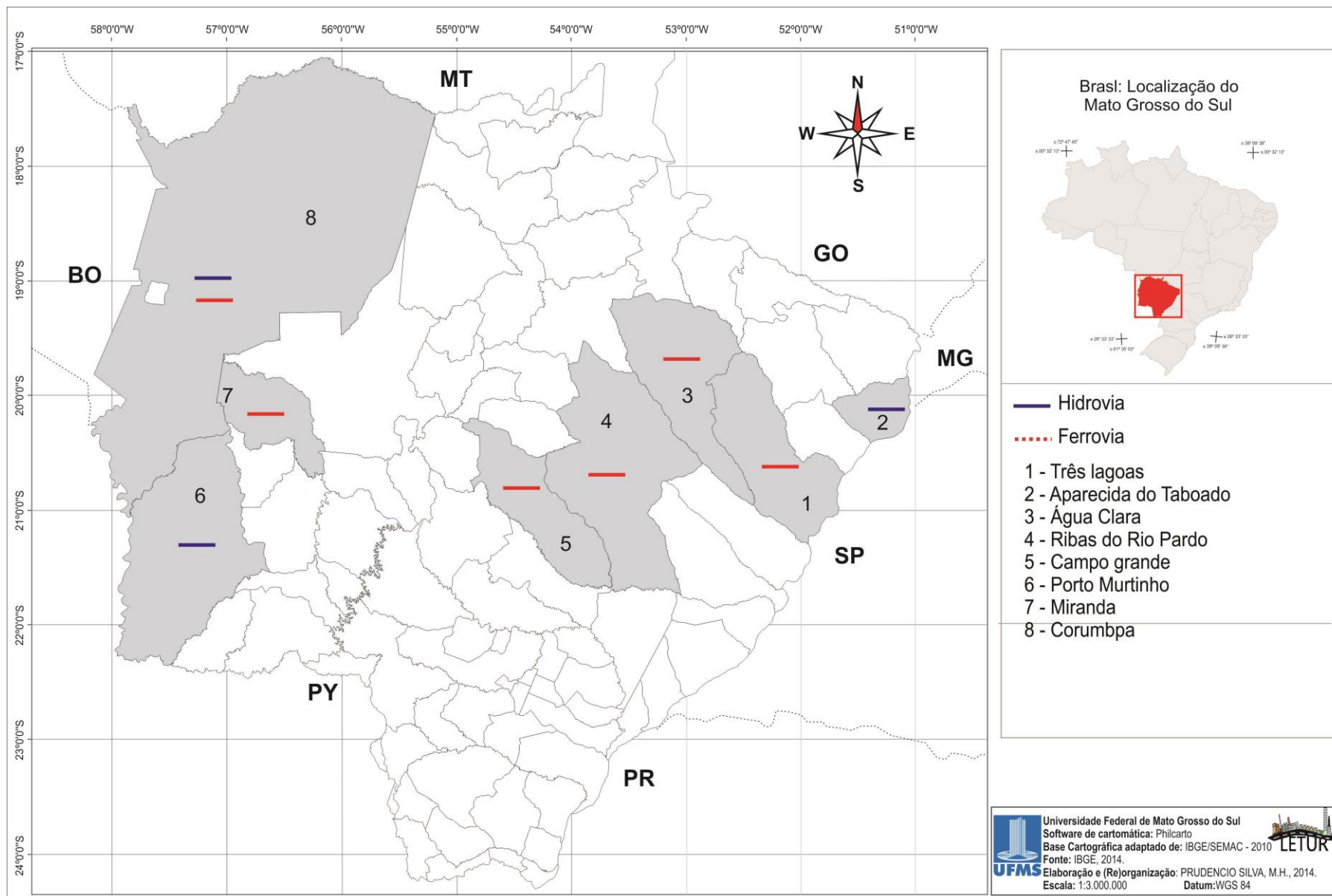


Figura 3: Modais influenciadores na origem ou desenvolvimento de municípios

1.3 - Os modais, o território usado e a formação sócioespacial

Neste trabalho optou-se pela noção de território usado, cunhado por Santos (2007). Noção, pois, o território usado não foi definido enquanto conceito pelo autor, o mesmo faleceu antes que pudesse terminar a análise. Contudo com o trabalho de Moraes (2013) foi possível elucidar como esta noção pode auxiliar na compreensão de fenômenos na geografia.

Para Santos (2007, p. 14):

O território não é apenas o conjunto dos sistemas naturais e de sistemas naturais e de coisas superpostas; o território tem que ser entendido como o *território usado*, não o território em si. O território usado é o chão mais a identidade. A identidade é o sentimento de pertencer àquilo que nos pertence. O território é o fundamento do trabalho; o lugar da residência, das trocas materiais e espirituais e do exercício da vida. O território em si não é uma categoria de análise em disciplinas históricas, como a geografia. É o território usado que é uma categoria de análise

O território usado aparece enquanto o meio que sofreu modificações pelo homem, demonstrando uma utilização, ao contrário de um meio inóspito, ou inalterado. Esta percepção é parecida com a de Karl Marx sobre a primeira e segunda natureza.

Moraes (2013, p. 111) explica como o território usado pode ser apreendido na teoria de Milton Santos, tomando como base um texto do autor “O retorno do território”:

[...] o território é uma base constante e necessário da vida social, que se manifesta em todo período da história humana como depositário das condições de existência de qualquer população. [...] o uso dessa base territorial depende das relações entabuladas pela sociedade em cada momento, sendo o da atualidade marcado pela globalização, processo que altera significativamente as relações das sociedades com seus espaços.

Neste sentido demonstra que o território usado é estabelecido pelas relações sociais presentes, e passadas, por isto o termo “uso”. As técnicas, os tipos de produções, as infraestruturas construídas, todas as maneiras utilizadas pela sociedade para modificar o território, definem seu uso, e conforme a necessidade de mudanças nestas formas, se daria o re-uso do território. A cada vez que se utilizar a categoria território neste trabalho, ela deve ser entendida como território usado.

Aliado a noção de território usado, outra ferramenta de análise de Milton Santos foi escolhida para nortear o estudo dos transportes em Mato Grosso do Sul, a formação socioespacial.

Em Santos (2012), o movimento de uma parte da totalidade corresponde a uma função advinda do todo. Desta forma, cada território está ligado em maior ou menor profundidade com as interações do global, logo a formação socioespacial obedece a uma lógica mundial, mas também, a uma lógica local, em um par dialético. “Toda realidade concreta é particular e em cada particularidade está presente todo o Universo (RANGEL, 2005, p. 293)”.

Santos (2012, p.25) enfatiza que:

O interesse dos estudos sobre a “FES” [leia-se formação socioespacial] está na possibilidade que tais estudos oferecem de permitir o conhecimento de uma sociedade na sua totalidade e nas suas frações, mas sempre como um conhecimento específico, percebido num dado momento de sua evolução. O estudo genético permite reconhecer, a partir de sua filiação, as similaridades entre as FES; mas isso não é suficiente. É preciso definir a especificidade de cada formação, o que a distingue das outras, e no interior da FES, a apreensão do particular como uma fração do todo, um momento do todo, assim como o todo reproduzido numa de suas frações.

Por isto as duas ferramentas metodológicas foram escolhidas para a pesquisa. Elas permitem analisar quais formas e funções fizeram parte da estruturação de Mato Grosso do Sul e como elas incidem no presente, envolvendo os movimentos do todo no local.

Deste modo o momento imperialista do capital leva a busca por novos territórios dentro das colônias, a busca pelo ouro, no século XVIII, leva a descoberta de jazidas no local que daria origem a Cuiabá, a primeira formação do território de Mato Grosso (QUEIROZ, 2008a). Esta febre pelo minério é resultado de uma economia propriamente primária exportadora da era da colonial (PRADO, 1959; FURTADO, 1969).

Para o abastecimento desta nova zona mineradora são utilizadas vias fluviais e/ou terrestres, longas e rudimentares, haja visto os perigos da mata fechada e dos indígenas para o tráfego direto por esta capitania. Por isto o caminho feito foi via São Paulo, Rio de Janeiro, Goiás, Cuiabá, ou através dos rios Tietê, Paraná, Pardo, Coxim, Taquari, Paraguai, São Lourenço e Cuiabá. Esse seria, com efeito, o caminho percorrido, durante muito tempo, pelas célebres *monções*, expedições

fluviais que constituíram uma corrente regular de comunicações e comércio (QUEIROZ, 2008b, p.17).

São estes fluxos que iniciaram timidamente um desbravamento e ocupação do que será Mato Grosso do Sul. Contudo, o governo imperial, em vista das descobertas auríferas, realiza a ocupação de áreas mais distantes do Sul de Mato Grosso (SMT³), dando origem as cidades de Corumbá, o Forte Miranda, Forte Coimbra, e mais ao sul o Forte Iguatemi, forma de integrar o território frente à possível invasão dos países vizinhos, colonizados pela coroa espanhola, Paraguai e Argentina.

Entretanto, o estabelecimento do Iguatemi sucumbiu aos espanhóis já em 1977, e as demais povoações oficiais, embora tenham subsistido, não chegaram nessa época a funcionar como autênticos núcleos de irradiação de povoamento - situadas, como estavam, num contexto marcado pela carência de efetivos estímulos econômicos à ocupação produtiva. Desse modo, pode-se dizer que somente mais tarde, isto é, a partir da terceira década do século XIX, começariam a estabelecer-se no SMT atividades econômicas, desenvolvidas por não-índios, destinadas a uma longa duração (QUEIROZ, 2008b, p.20).

A esta referência de novo impulso na ocupação do território do SMT, Queiroz (2008a; 2008b) identifica como frentes de expansão, bem como foi representado na Figura 2. É devido à expansão cafeeira no sudeste que a necessidade de novos locais para produção de bens primários no leste do SMT se fez, a pecuária é a nova economia de exportação, fornecendo carne e charque para esta região.

Apesar da produção bovina se estabelecer por quase todo sul de Mato Grosso, a porção leste, devido à proximidade ao mercado consumidor de São Paulo, possui maior relevância neste cenário. As invernadas são conduzidas para o território mineiro para engorda e redirecionadas para os abatedouros em São Paulo e Rio de Janeiro. Este último desponta no consumo de carne com a chegada da família real (QUEIROZ, 2011).

Tratou-se aí de um movimento claramente conectado às novas realidades do centro-sul do Brasil [...]. Desse modo, num movimento típico de uma frente de expansão, encaminharam-se para o SMT

³ SMT é uma sigla criada e utilizada por Paulo Roberto Cimó Querioz, em suas palavras: "Para facilitar a redação e, ao mesmo tempo, evitar o anacronismo, essa porção é referida, neste trabalho, como 'antigo sul de Mato Grosso', 'sul do antigo Mato Grosso' ou simplesmente SMT (2010, p.2)."

migrantes provenientes da província de Minas Gerais e do norte da província de São Paulo - vale dizer, as regiões nucleadas pelas povoações de Uberaba (MG) e Franca (SP). Tais populações encaminharam-se, sobretudo para os campos limpos e cerrados do planalto sul-mato-grossense, situado na bacia do Paraná (QUEIROZ, 2011, p.113).

Segundo Sodré, a pecuária não deixou resquícios consideráveis de sua atuação, e afirma:

Só a cultura pastoril não teve essa sorte. Ficou presa ao seu destino ingrato. Nômade e dispersiva sem acarretar a fixação, a casa, o arraial, a correspondência - deixou poucos sinais exteriores e pouquíssimos documentos. Eles existem, embora raros, é verdade. Mas não têm abundância de detalhes, não possuem riqueza de dados e, principalmente, não fixam pormenores imprescindíveis (1941, p.56).

Sodré peca ao entender como não frutífera a atividade pecuarista, pois as formas e funções que foram erguidas são bases futuras para realizações de outras produções. Cidades como Três Lagoas, Corumbá, Água Clara, Campo Grande, Dourados, Ribas do Rio Pardo, e Aparecida do Taboado, são exemplos de formas herdadas, ou seja, rugosidades, deste tipo de produção. Não foi a pecuária que deu origem a todos estes municípios, mas serviu de base para economia dos mesmos.

O próprio autor mais adiante admite certa continuidade da pecuária no SMT:

Na região em que o regime pastoril se estabeleceu, estendeu os seus domínios, o desenvolvimento foi lento mas constante, monótono mas continuo. Só a via férrea viria quebrar essa aceleração pouco sensível, imprimindo-lhe novo impulso, com um progressivo adensamento de população, e a articulação desse mercado com a zona pastoril do Oeste, compensada pela simultânea articulação com um parque industrial destinado a permanecer como principal fornecedor das necessidades, acrescentaria um novo fator, de capital importância, ao desdobramento civilizador do Oeste pastoril (SODRÉ, 1941, p. 122).

Mesmo concordando que o mercado bovino e certas estruturas permanecem, a subestimação deste é notável. Queiroz (2004, 2008a, 2008b, 2010, 2011) enfatiza que a via férrea não foi o fator único de desenvolvimento econômico e responsável pela ascensão do SMT para nação. A economia ervateira é outra atividade produtiva de importância para o mercado regional e nacional. Os ervais nativos encontrados especialmente no sul do SMT possibilitam o prodigioso mercado desta produção, que irá exportar para os países vizinhos e para o próprio sul do Brasil.

A efetiva exploração, contudo, precisou esperar a abertura do rio Paraguai à navegação brasileira, em fins da década de 1850, quando a região obteve um fácil acesso ao principal mercado consumidor da erva (a Argentina). Mesmo assim, a economia ervateira sul-mato-grossense somente ganhou maior impulso após a guerra contra o Paraguai, que tendo desorganizado a produção nessa república, ampliou os espaços para a entrada do produto brasileiro no mercado platino (QUEIROZ, 2011, p. 2).

A produção da erva é feita, sobretudo pela Companhia Erva Mate Laranjeira, de Tomás Laranjeira. O mesmo inicia suas atividades em 1882, logrando uso de uma vasta área, então habitada por populações indígenas e não-índios.

Por ter boas relações com o primeiro governador de Mato Grosso, já na república, em 1890, lhe é concedido a expansão de sua área, passando para 5 milhões de hectares, compreendida entre algumas características físicas do relevo como (Ver Figura 5):

[...] ao norte, o rio Ivinhema e seus formadores, isto é, os ribeirões das Onças e S. João e os rios Dourados e Brilhante; a leste o rio Paraná; ao sul a serra de Maracaju; a oeste, a serra de Amambai, até as cabeceiras do mencionado Ribeirão das Onças (QUEIROZ, 2010, p. 3).

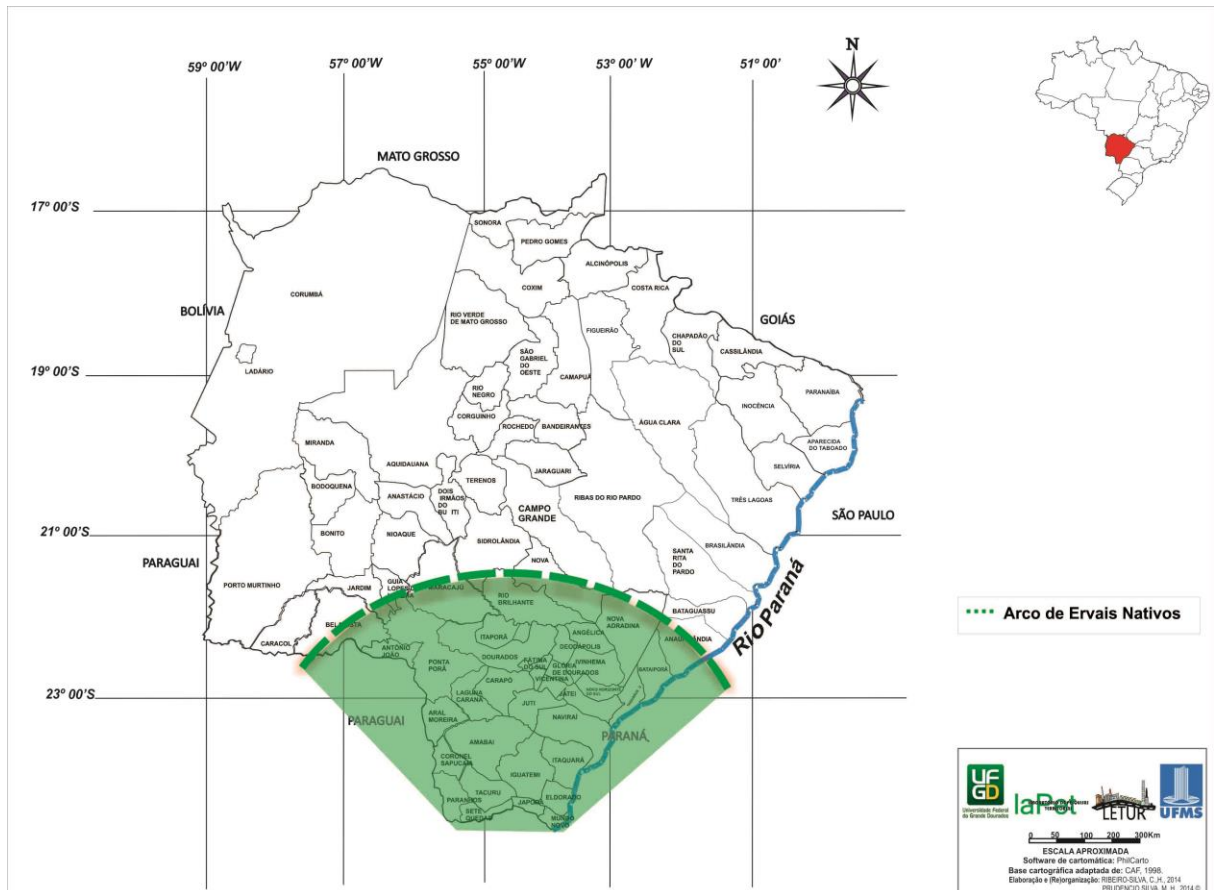


Figura 4: Ervais Nativos do SMT em 1890

A comercialização da erva é garantida, como foi dito, pela abertura da navegação pelo Rio Paraguai até os países vizinhos e a região sul via estuário do Prata, como mostra a Figura 5. Todavia, uma primeira tentativa de abertura desta via já teria sido realizada antes da Guerra do Paraguai, em 1853. Esta realidade acontece por motivos mais relevantes de proteção territorial, do que para realização efetiva de um comércio, mas de toda forma, aciona este último elemento (QUEIROZ, 2011).

Com a possibilidade do uso via fluvial, a cidade de Corumbá recebe um impulso por possuir um porto, se tornando um polo na exportação e importação de produtos advindos da metrópole paulista, antes feito via terrestre e/ou rios pelas monções. As casas comerciais presentes nesta cidade comandam a disseminação desses fluxos (QUEIROZ, 2008).

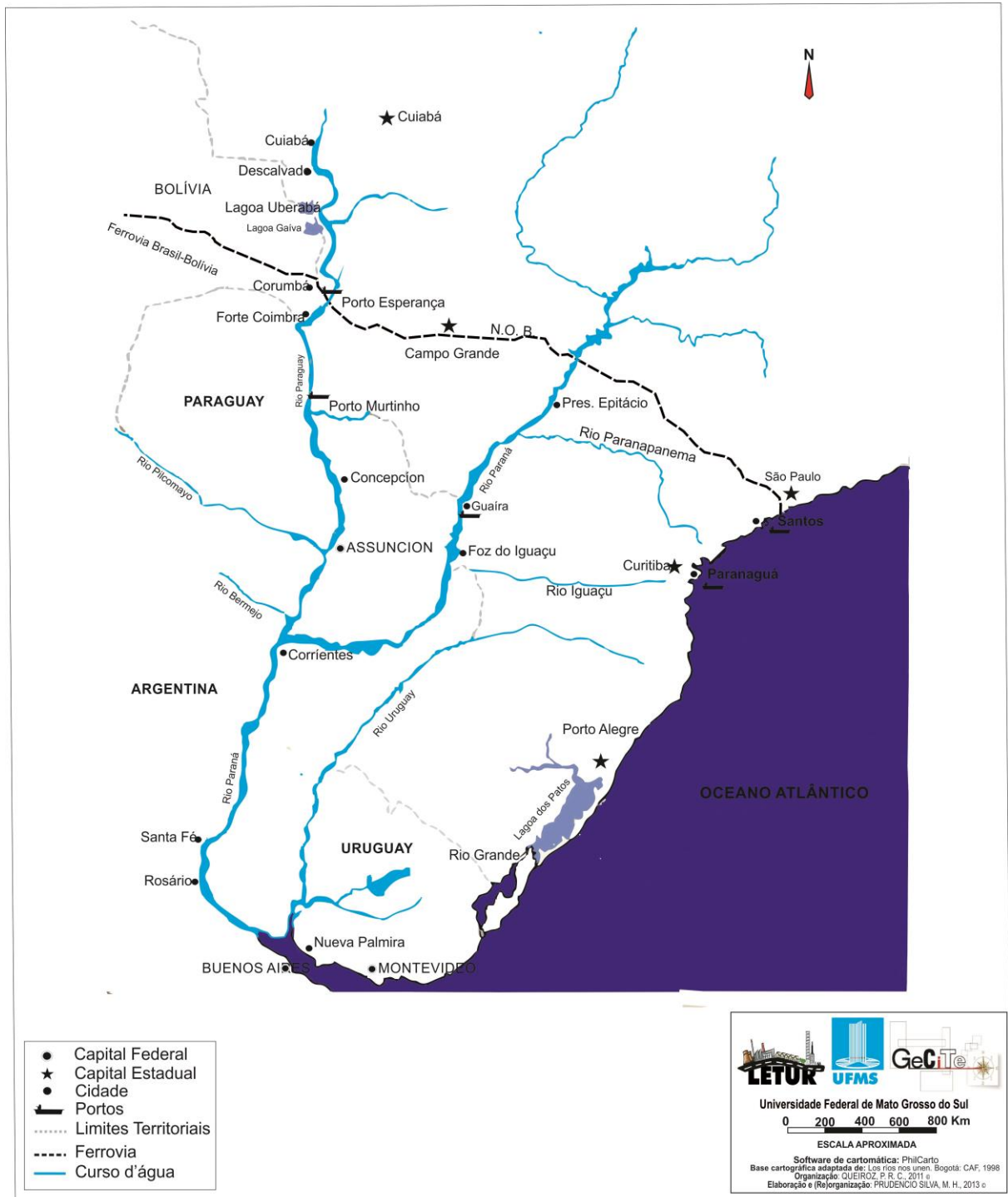


Figura 5: Navegação pela Bacia do Prata

Negociando não só os ervais, mas também a produção de charque e carne pelo novo modal, a economia do SMT é impulsionada mais uma vez. A devastação deixada pelo embate militar impede a concorrência da república paraguaia na produção de erva e abre a necessidade desta mercadoria e de bovinos, antes produzidos em suas terras (QUEIROZ, 2011).

A nacionalização do território, que era de suma importância ao império, continuou presente na república. Com vistas a nacionalizar tanto a exportação, quanto a importação do Oeste, se executa a construção da ferrovia Noroeste do Brasil (NOB) em meados da década de 1910:

De fato, num contexto ricamente contraditório, o objetivo político-estratégico da ferrovia (eliminar a dependência brasileira em relação à via platina) devia cumprir-se mediante o desempenho de uma missão econômica (desviar os fluxos de comércio da calha do rio Paraguai no rumo direto do Sudeste Brasileiro). Assim, a despeito de suas deficiências técnicas, que persistiram por muitos anos, essa ferrovia efetivamente garantiu a definitiva integração do Extremo Oeste aos mercados nacionais brasileiros (QUEIROZ, 2011, p.130).

A via férrea parte de Bauru/SP e chega até as margens do rio Paraná, onde se encontra com o povoado iniciado próximo a Três Lagoas e o estrutura, dando origem a cidade homônima, e segue para Campo Grande até Porto Esperança, desviando seu curso inicial que seria Cuiabá, devido ao alto potencial de Corumbá, mais tarde o complemento da linha até esta cidade é feita (ARANHA-SILVA, 1992; QUEIROZ, 2004).

Os motivos de nacionalização atingem os ervais do SMT, como Tomás Laranjeira⁴ possuía o monopólio de uma grande área e mantém mais relações comerciais com os países fronteiriços, utilizando o porto paraguaio, mesmo com a construção do porto em território nacional pelo governo republicano (1892 - Porto Murtinho) e abertura de vias terrestres, o poder estatal desarticula a concessão das terras e reparte as terras com colonos sulinos (SODRÉ, 1941; QUEIROZ, 2008b).

Não obstante, duas outras medidas de integração territorial são tomadas por outro governo, ditadura de Getúlio Vargas conhecida como Estado Novo, reorganizando o território do sul de Mato Grosso. A primeira é a criação da Marcha para o Oeste, plano que convidava a população brasileira a rumar para o “vazio” e “promissor” Oeste brasileiro, e a segunda a estruturação da Colônia Agrícola Nacional de Dourados (CAND) (MARTINS & TRUBILIANO, 2010; QUEIROZ, 2011).

A repartição das terras obedece a uma lógica da produção de alimentos para a região de São Paulo que agora desponta como centro industrial. O fim da empresa Mate Laranjeira em 1943 abre as portas para constituição do que deveria ser o

⁴ Mesmo possuindo a maior empresa do mate, este não era o único produtor, havia outros que realizavam a produção e o beneficiamento da erva (QUEIROZ, 2010).

“celeiro agrícola” do país. A parte do sul do SMT, antes voltada para a produção ervateira, passa a ser reutilizada para o fim de produção de gêneros básicos, como feijão, milho, soja, arroz, mandioca e entre outros (QUEIROZ, 2011).

O Estado provê não só de recursos financeiros, mas também de centros técnicos para profissionalização da mão de obra, como também de vias para o escoamento da produção, a BR-168 é erigida com este intuito (QUEIROZ, 2011).

Com a conclusão das obras da estrada de ferro que ligava Bauru/SP à Corumbá/MS, a cidade de Campo Grande toma a frente em termos econômicos e políticos. O município é tido com um chamariz para a massa migratória advinda principalmente do sudeste, Martins e Trubiliano (2010) afirmam que:

De fato, a construção da Ferrovia Noroeste do Brasil pode ser destacada como fator decisivo da consolidação econômica e demográfica do sul de Mato Grosso. Articulando essa região com São Paulo, a NOB impulsionou fortemente o fluxo migratório, permitindo a implantação de um importante pólo agropecuário e de industrialização de seus derivados, assim como o surgimento de vários municípios ao longo de seu traçado e o aumento gradativo da importância econômica de Campo Grande, tendo como impactos mais visíveis desse processo de transformação a consolidação desta cidade como área de atração de investimentos e de contingentes populacionais provenientes das mais diversas regiões do Brasil, bem como de países vizinhos (p. 396).

BERTHIOLI (2006) atenta para dinamização da cidade de Campo Grande, após a construção da ferrovia, o dinamismo antes de Corumbá, passa para esta cidade, antes uma cidade dormitório para os criadores de gado, e agora a futura capital estadual. Este centro dinâmico é influenciado tanto pelo aumento populacional, garantido pelos imigrantes que chegam ao porto de Santos/SP e se dirigem ao SMT via ferrovia, quanto pela localização das boiadas e dos primeiros frigoríficos que se estabelecem as margens deste modal, tendo em vista à necessidade de velocidade no transporte de carne bovina para exportação. O autor destaca que Mato Grosso do Sul já faria parte do setor do produtivo do gado de corte.

O autor salienta a participação desta dinamização de Campo Grande na separação do estado de Mato Grosso do que ocorreu em 1977. O aumento populacional e industrial, a chegada, departamentos administrativos, do comando militar e do poder judiciário, conferiram a Campo Grande o poder econômico e político para incitar a separação. O SMT já vinha passando a outra parte do estado

nos índices arrecadatários, e o fortalecimento não só de Campo Grande mas das outras regiões do SMT possibilitam os pressupostos para separação, contudo, é válido frisar que estes pressupostos são perpassados pela intenção de receber investimentos da esfera federal diretamente, por isto a separação. O que acontece em 1977 no governo ditatorial de Ernesto Geisel, período em que o comércio externo brasileiro era o foco central da política econômica, logo, a separação é entendida como um jogo de interesses tanto dos governantes locais como dos nacionais.

A partir de todo este aporte a estruturação do território do futuro estado de Mato Grosso do Sul pode ser apreendido em quatro tempos, a que Santos (2009) chama de temporalidades. Ver Figura 6.

Séc.	XVII	XVIII	XIX	XX
Processos; Formas; Funções e Estruturas	Busca por Escravos Indígenas Abertura dos primeiros caminhos	Descoberta de ouro em Cuiabá Início das monções; Estruturação de povoados e cidades. Exemplo: Fazenda Camapuã, Corumbá, Forte Miranda, Forte Iguatemi, Forte Coimbra.	Frentes de expansão e a Pecuária Formação da estrutura produtiva da erva mate e da pecuária; Nova disseminação de povoados e cidades; SMT erige no mercado de importação e exportação nacional.	Ferrovia N.O.B; Marcha para o Oeste; CAND Maior integração territorial de SMT à nação; Transferência do Pólo econômico de Corumbá para Campo Grande; Início da estrutura produtiva agrícola para fomento da industrialização paulista.
Modais	Pouco uso de vias terrestres e fluviais, locomoção a pé ou canoa.	Pouco uso de vias terrestres e fluviais, locomoção a pé, veículos de tração animal, canoa e maiores embarcações; Edificação de portos.	Alto uso de vias terrestres e fluviais, locomoção a pé, veículos de tração animal, e barcos. Pequenos trechos ferroviários.	Alto uso de vias terrestres (primeiras rodovias) , ferroviárias (surgimento de várias estações ferroviárias) e fluviais, veículos a combustão, à vapor, barcos e locomotivas.

Figura 6: Temporalidades dos modais no SMT

Uma formação socioespacial, engendrada por distintos processos, em diferentes escalas geográficas. O território marcado por usos que obedecem a lógicas globais, todavia não subvertendo totalmente as interações do local. Os modais de transportes atuaram ativamente na conformação do SMT.

A vasta hidrografia em seu território balizou as primeiras incursões e escoamentos da produção, foram alvos também das primeiras normatizações, com abertura de portos e pontos fiscais para exportação e importação. Os caminhos terrestres, mesmo não possuindo veículos rápidos, foram suficientes para desempenhar um papel de desbravamento do território. Articularam os povoados e

futuras cidades, as ferrovias seguem estes caminhos e mais à frente o modal rodoviário efetuou os mesmos traçados.

Os modais deram o suporte necessário para as estruturas produtivas de cada temporalidade, as normatizações pretéritas configuraram o território, destarte os locais de produção do presente são frutos destes usos. Passamos agora a verificar como as normatizações atuais reutilizam o território de Mato Grosso do Sul.

1.4 - Normatização do território

“A atual divisão territorial do trabalho, criada a partir de uma tal multiplicidade e diferenciação dos lugares, é, desse modo, mais extensa e exigente (SANTOS, 2009a, p.219).

A divisão territorial do trabalho necessita de um conjunto de sistemas de ações e objetos para sua efetiva realização. As leis e regras que condicionam o (re)uso dos territórios são elaboradas de acordo com o tempo em que a sociedade se encontra.

Segundo Santos (2009a) as normas regem as articulações e produções das atividades humanas sobre o território. Da mesma maneira, cada instituição é possuidora de medidas normativas, contudo, todas estão submetidas a uma lógica global que também possui suas normatizações, específicas e gerais, pois assim “Como as ações, as normas também se classificam em função da escala de sua atuação e pertinência. A ordem mundial é cada vez mais normativa e, também, é cada vez mais normada (p. 228)”.

O espaço, por seu conteúdo técnico, é regulador, mas um regulador regulado, já que as normas administrativas (além das normas internas às empresas) é que, em última análise, determinam os comportamentos. [...] Normas gerais são diversamente eficazes, segundo lugares, pois o conteúdo técnico e informacional de cada área tem um papel fundamental no comportamento dos agentes (SANTOS, 2009a, p.230).

Os objetos artificiais e naturais são cada vez mais técnicos no tempo atual, pois carregam em si ciência e técnica, juntamente com informação. Daí serem frutos de um meio técnico científico informacional. A informação perpassa todas as áreas do espaço, e bem como a ação é informacional a norma também o é. Os decretos, leis, regras, são impregnados de informação e ação, pois incidem e se materializam

nos territórios, regulam seus fluxos e fixos, “Tais normas são estruturadoras da realidade (SANTOS, 2009a, p. 231)”. O mesmo autor assevera que:

O território como um todo se torna um dado dessa harmonia forçada entre lugares e agentes neles instalados, em função de uma inteligência maior, situada nos centros motores da informação. A força desses núcleos vem de sua capacidade, maior ou menor, de receber informações de toda natureza, tratá-las, classificando-as, valorizando-as e hierarquizando-as, antes de as redistribuir entre os mesmos pontos, a seu próprio serviço. Essa inteligência das grandes empresas e dos Estados não é, porém, a única. Em níveis inferiores, o fenômeno se reproduz, ainda que com menos eficácia mercantil (SANTOS, 2009a, p.231).

Como os territórios são condicionados pela divisão do trabalho, as normas precisam garantir a melhor forma de que estes respondam a produção e circulação de mercadorias. Estas normas vindas de empresas ou do Estado constituem um arcabouço de funcionamento dos setores produtivos.

A especialização funcional leva a elaboração de normas próprias, especialmente de cunho estatal, neste entendimento, estas se transmutam em políticas públicas que perpassam as esferas governamentais, e não praticamente se articulam ou complementam.

Por sua vez, as políticas geram planos que se materializam no território pela forma de infraestruturas para os diferentes modais, com o intuito de tornar o território mais poroso e fluído (ARROYO, 2011). Barat (2007, p.48) elucida que:

É necessário, assim, que os investimentos propostos para as infraestruturas de logística e transporte resultem de uma articulação efetiva com os objetivos de expansão dos mais importantes setores produtivos, sob o risco de serem geradas ociosidades, ineficiências ou estrangulamentos.

Políticas que se direcionem de forma não integradas e que não prevejam a intermodalidade dos transportes tendem a manter ou prejudicar o cenário de ineficiência do sistema logístico brasileiro. É importante salientar que o Brasil não possui um sistema de transporte interligado e que realize uma funcionalidade articulada entre as economias produtivas do país. Resultado de um processo histórico que retoma aos arquipélagos geoeconômicos do Brasil Colônia assim como Furtado (1969), Prado Jr. (1959) e Becker e Egler (1994) analisaram. Felipe e Silveira (2009, p. 221-222) corroboram:

A reestruturação do sistema de circulação e transportes se torna um fator imprescindível para se adequar às novas necessidades de articulação, integração, mobilidade e acessibilidade nos diversos territórios, permeados pelos fluxos materiais e imateriais e pela fluidez. Dessa maneira assegura-se a inter-relação entre espaços produtores e de demanda, sendo intermediada por uma logística de transportes condizente com as demandas do mercado local, regional, nacional e global.

As políticas públicas no Brasil são executadas em setores (energia, transportes, saúde e etc.) e não territorialmente. No que tange aos transportes, cada modal recebe insumos e fomentos que estão dentro de planos, e raramente interagem entre si. Historicamente, vários planos e tentativas de integração territoriais foram executados, ao que diz respeito com o local de estudo, se tem a Superintendência do Desenvolvimento do Centro-Oeste (SUDECO) criada em 1967 e extinta em 1990 a SUDECO foi reativada em 2011. Outro plano regional é o Programa de Desenvolvimento da Grande Dourados (PRODEGRAN), estruturado para fomentar o desenvolvimento econômico do celeiro agrícola, e que deu origem à região da Grande Dourados, formado por vinte e dois municípios. O plano previa investimento em capacitação técnica e infraestruturas a produção rural (ABREU, 2005)⁵.

A partir do início do século XXI novas políticas e planos foram elaborados para o desenvolvimento da nação, o maior e mais diverso plano é o Programa de Aceleração do Crescimento I e II (PAC I, PAC II) com investimento nos setores de habitação, saúde, transporte, energia e saneamento básico. Conjuntamente ao PAC, o Ministério dos Transportes (MIT) criou em 2006 o Plano Nacional de Logística e Transportes (PNLT), um estudo para evidenciar os principais entraves econômicos nos modais e na geração de energia, pode-se dizer que o PNLT planeja e o PAC executa.

Outra medida foi a criação da Empresa de Planejamento e Logística S. A. (EPL), responsável pela intermodalidade do transporte brasileiro criada em 2012, para isto ela gera o Programa de Investimento em Logística (PIL), que busca parceiros na reestruturação dos transportes de Parcerias Públicos Privadas (PPPs). A SUDECO foi responsável pelo Plano Regional de Desenvolvimento do Centro-

⁵ Para saber mais sobre estes planos e programas, ver: ABREU, S. Planejamento governamental: A SUDECO no espaço mato-grossense. Contexto, propósitos e contradições. São Paulo, USP, 2001. (Tese Doutorado); SOUZA, A. O. Distrito Industrial de Dourados: intenções, resultados e perspectivas. São Paulo, USP/FFLCH, (Tese Doutorado), 2002.

Oeste (PRDCO) articulado em 2007, e previu diversas ações para o estado de Mato Grosso do Sul.

Em escala estadual existe o Plano de Desenvolvimento e Integração da Faixa de Fronteira/MS (PDIF/MS), elaborado em 2012, resultado do Plano de Desenvolvimento Regional MS 2030 (PDR/MS), criado em 2009 pelo Ministério da Integração Nacional, com vistas a diminuir as desigualdades sociais do estado. Ademais os programas MS Forte I (2009), II (2010) e III (2014) também estão presentes para suplantam o desenvolvimento econômico estadual.

Neste íterim se passa a analisar os principais investimentos destes programas no que tange aos transportes em Mato Grosso do Sul. A rede multimodal do estado de Mato Grosso do Sul se apresenta como um território usado, abrigo e condicionante de relações entre distintas escalas e sociedades. Estão presentes em seu território onze rodovias federais, quatro eixos ferroviários, quatro aerovias e duas hidrovias em condições de navegabilidade (Ver Figura 7).

Segundo Aranha-Silva & Prudencio Silva (2011) e Ribeiro Silva (2013), os modais presentes na cidade de Três Lagoas foram um dos principais atrativos para a formação do parque industrial da Mesorregião Leste sul mato-grossense. Fischer (2008, p.115 *apud* Latham) assevera que:

Todo processo industrial implica um efeito, mas em graus diversos, a intervenção do transporte, primeiramente por reunir em um mesmo lugar produtos e materiais, brutos que devem sofrer transformações, em seguida por encaminhar os semi-produtos e os produtos finais para os lugares de utilização e de consumo.

As rodovias federais ligam as quatro principais cidades do estado, sendo estas de mais alto Produto Interno Bruto (PIB) (Campo Grande, Três Lagoas, Dourados, e Corumbá) e realizam o papel de principais vias de escoamento da produção, consistindo em elos de uma cadeia de transportes com vários centros de outros estados, especialmente São Paulo. Enquanto as rodovias estaduais apresentam maior quantidade e completam a rede de circulação sul mato-grossense (IBGE, 2014). Sem questionamentos as rodovias proporcionam o crescimento industrial.

Acostumado a um arquipélago econômico voltado somente às exportações internacionais de bens primários, os eixos de circulação, ferroviário e hidroviário, não respondiam a necessidade de rapidez fabril. A temporalidade industrial impacta o território nacional, as rodovias não estão à mercê de condições hidrográficas e de

trilhos, pois contornam mais facilmente em relação a estes primeiros, os desafios do relevo.

Em síntese, o avanço da industrialização esbarrou num sistema de transportes arcaico, incapaz de atender às exigências de novo ciclo econômico do País. O desafio foi dar suporte à industrialização e, consideradas as condições do sistema ferroviário existente (e os vultosos investimentos necessários à sua recuperação e expansão) recorreu-se à alternativa rodoviária, mais ágil, barata e abrangente (BARAT, 2007, p.61).

A história não foi diferente no território sul mato-grossense, as rodovias estaduais praticamente não existiam até a década de 1940, algumas estradas federais foram pavimentadas no início da década seguinte, e assim como ocorreu no estado de São Paulo, seguiam os traçados das ferrovias, como é o caso da BR-262 e BR-463. (Como pode ser visto na Figura 7).

Apesar disto, os eixos rodoviários são os primeiros na lista de escoamento da produção estadual, por eles passam todos os insumos à produção, industrial ou agrícola, sejam maquinários, defensivos agrícolas ou outros equipamentos e materiais. Pode-se dizer que são o cerne da circulação territorial e participam desde a jusante à montante do processo. As ferrovias e as hidrovias são pouco expressivas em quantidade, as estradas de ferro - FERRONORTE e NOVOESTE - estritamente ligam as mesmas quatro cidades e também servem de escoamento da produção, sobretudo no que tange ao setor agrícola e industrial, transportando soja, papel e celulose, além de minério de ferro.

Por meio de concessões, as ferrovias estão sob o poder da América Latina Logística (ALL), a FERRONORTE pertence à ALL - Malha Norte e enquanto a NOVOESTE a ALL - Malha Sul. A empresa domina 13.000km das estradas de ferro do país que possui 28.604km de trilhos. Sobre essas políticas, Barat (2011, p.232), salienta que:

Cabe, ressaltar, a este propósito, que mesmo considerada a tendência de maior participação do setor privado nos investimentos e na operação das infraestruturas, deve-se ter presente que, em um país com tamanha extensão territorial e que possui desequilíbrios inter-pessoais e inter-regionais da renda, além de enormes carências acumuladas historicamente, será sempre importante a presença governamental. Mas é inegável o avanço que se conseguiu com o processo de concessões que, em parte, deteve o processo de

deterioração das instalações fixas e dos equipamentos de apoio aos serviços infraestruturais.

Uma questão polêmica e com vários pontos de vista, e que o presente trabalho concorda com o autor citado, se determinados pontos carecem de mais investimentos para sua melhoria, as concessões, aparecem como solução ao problema. O marco regulatório do Estado é um poder que não se desfaz facilmente, e nem deve, contrariando a visão neoliberalista, que o exclui da atuação efetiva. Não se pode perder eixos que já suplantaram a economia do país em detrimento de uma renúncia ao capital, estes marcos da circulação foram e ainda são extremamente importantes para a cadeia logística nacional, logo, uma melhoria e expansão dos mesmos e uma possível integração multimodal favorecem o desenvolvimento econômico e regional.

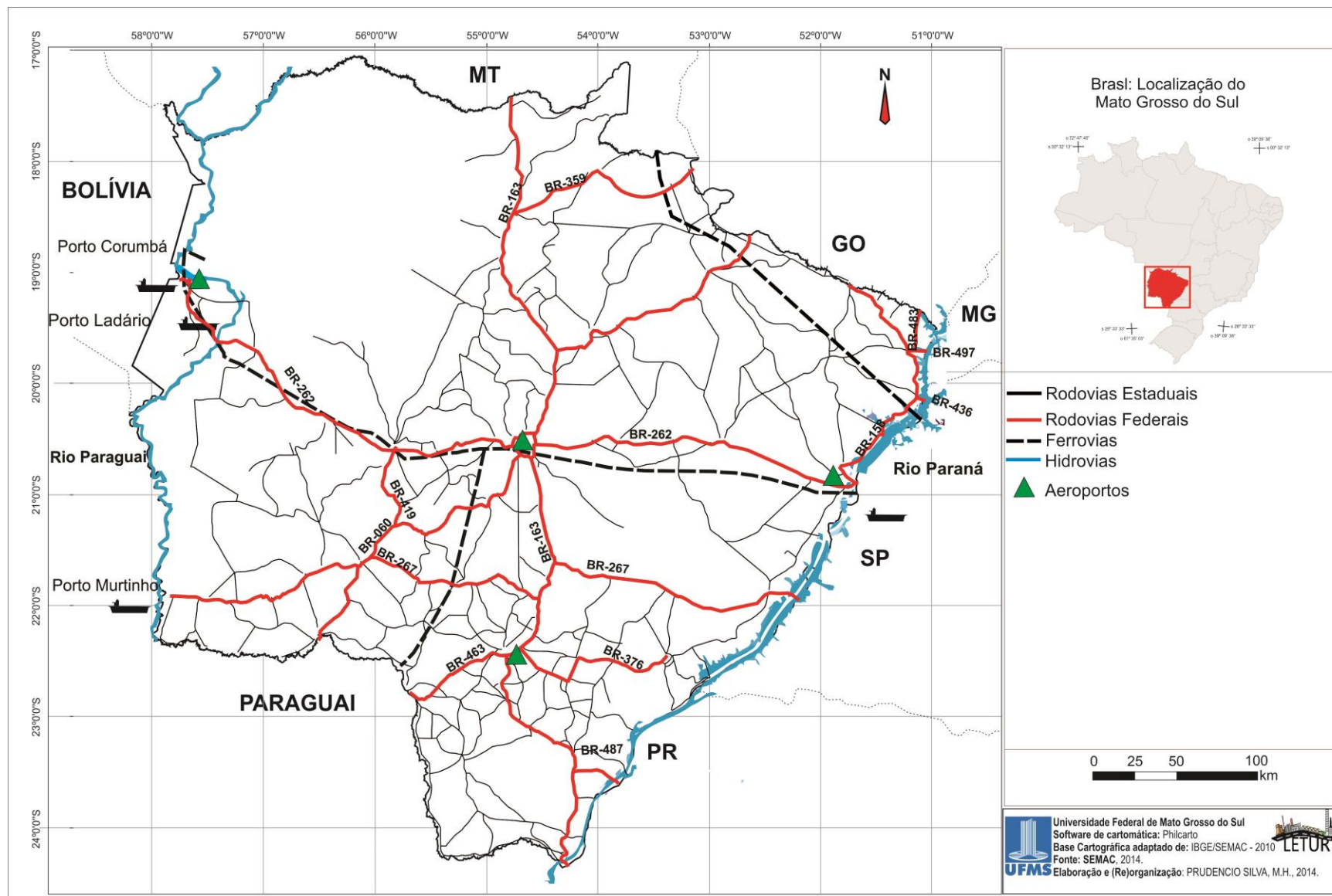


Figura 7: Sistema de transporte em Mato Grosso do Sul

Apenas duas hidrovias estão presentes no estado: a Hidrovia do Rio Paraná e a Hidrovia do Rio Paraguai, embora a segunda careça de mais obras para que tenha um maior papel na navegação, pois é por ela que circulam as grandes barcas de minérios obtidos em Corumbá, e outras embarcações que se dirigem a pequenos portos para manutenção e reabastecimento. Já a Hidrovia do Rio Paraná escoar produtos do estado de São Paulo e de Mato Grosso do Sul, dentre eles a celulose e papel das grandes papelarias de Três Lagoas/MS e soja da produção de Chapadão do Sul/MS.

O governo federal utiliza seu poder de (re)uso de territórios para dar maior fluidez aos locais desejados. Os PAC I e PAC II preveem a integração nacional, porém, com maior força e alcance que as últimas políticas públicas de desenvolvimento econômico. No caso de Mato Grosso do Sul, o orçamento previsto para construção de infraestruturas no setor de transporte está em R\$ R\$ 1.435.369.437,12 em 2013 (PAC II, 2012) (Ver Tabela 1).

As obras perpassam todos os modais citados e mais o setor aeroviário, a melhoria da sinalização e controle de velocidades nas rodovias e a ponte sobre o Rio Paraná somam juntas mais de 550 milhões de reais. Obras estas, necessárias para o estado, haja visto as más condições de sua malha rodoviária e logística. Atualmente uma das ligações com o estado de São Paulo é feita pela Usina Hidrelétrica Souza Dias (UHE-Jupia), o grande fluxo de automóveis e caminhões vem deteriorando a edificação e causando grande lentidão no fluxo, tanto de exportação quanto de importação.

O setor ferroviário é favorecido pela expansão no PAC I, pois a construção do corredor ferroviário com o estado do Paraná e a integração entre Panorama-SP e Dourados-MS, articulam esse eixo e possivelmente a sua logística.

As hidrovias contam seis ações do programa, todavia apenas uma possui valor e já está sendo realizada, que se trata da sinalização para navegação do Rio Paraná entre os estados de Goiás, Minas Gerais, Mato Grosso do Sul, Paraná e São Paulo. Dentre as demais, três se localizam na Hidrovia do Rio Paraguai, superando as condições técnicas existentes, possibilitando uma navegação mais fluída.

É importante frisar no que tange ao modal rodoviário, que Mato Grosso do Sul não possui nenhum trecho duplicado, o primeiro a ser criado seria entre a capital Campo Grande e a cidade de Três Lagoas. O mesmo entrou em licitação, de acordo com o Diário Oficial da União do dia 16 de julho de 2013, segundo a Agência

Nacional de Transportes Terrestres esta rodovia será privatizada e provavelmente será tarifada a partir da conclusão de 10% da obra. Contudo não houve nenhum interessado na rodovia. Todavia no PNLT a BR-163, que liga o estado do Paraná à Mato Grosso, e conseqüentemente passa por Mato Grosso do Sul, será duplicada e privatizada. A obra já consta com contrato assinado na data de 13 de março de 2014.

O PIL é o responsável pela concessão desta e de vários outros modais. É correto afirmar que esta empresa atua como uma intermediadora entre as obras e as PPP's. Haja visto que as verbas para algumas destas obras são de fundo público, especialmente do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), o PAC II recebe investimentos públicos e do setor privado.

Tabela 1: Obras do Programa de Aceleração do Crescimento 2 (PAC - 2) em Mato Grosso do Sul.

OBRA	TIPO	ESTÁGIO	VALOR 2011-2014
BR-262/MS - CONSTRUÇÃO ANEL RODOVIÁRIO DE CAMPO GRANDE – MS	RODOVIA	EM OBRAS	R\$ 25.970.000,00
BR-262/MS/SP - CONSTRUÇÃO DE PONTE SOBRE RIO PARANÁ - MS SP	RODOVIA	EM OBRAS	R\$ 148.380.000,00
BR-359/MS - SUBTRECHO ALCINÓPOLIS - DIV. MS/GO – MS	RODOVIA	CONCLUÍDO	R\$ 28.390.000,00
BR-359/MS - SUBTRECHO SILVOLÂNDIA - POLVORA – MS	RODOVIA	CONCLUÍDO	R\$ 35.000.000,00
BR-359/MS - SUBTRECHO POLVORA - ALCINÓPOLIS – MS	RODOVIA	CONCLUÍDO	R\$ 40.000.000,00
MANUTENÇÃO E OPERAÇÃO RODOVIÁRIA EM EXECUÇÃO – MS	RODOVIA	EM OBRAS	R\$ 567.063.078,23
MANUTENÇÃO, SINALIZAÇÃO E CONTROLE DE VELOCIDADE CONCLUÍDOS – MS	RODOVIA	CONCLUÍDO	R\$ 520.226.358,89
CORREDOR FERROVIÁRIO BIOCEÂNICO – BITOLA MÉTRICA (ESTUDO) - MS PR SP	FERROVIA	CONCLUÍDO	R\$ 5.200.000,00
CORREDOR FERROVIÁRIO DO PARANÁ (MARACAJU - LAPA - PARANAGUÁ) - ESTUDOS (PIL) - MS PR	FERROVIA	EM EXECUÇÃO	R\$ 24.000.000,00
FERROVIA DE INTEGRAÇÃO DO OESTE - PANORAMA/SP - DOURADOS/MS - MS SP	FERROVIA	AÇÃO PREPARATÓRIA	*
PROLONGAMENTO DA FERROVIA NORTE-SUL - MS SP	FERROVIA	CONCLUÍDO	R\$ 24.140.000,00
CORREDOR DO RIO PARAGUAI - DRAGAGEM E SINALIZAÇÃO - PNMH - MS MT	HIDROVIA	AÇÃO PREPARATÓRIA	*
CORREDOR DO RIO PARAGUAI - DRAGAGEM PASSO DO JACARÉ – MS	HIDROVIA	AÇÃO PREPARATÓRIA	*
CORREDOR DO RIO PARAGUAI - ESTUDOS E PROJETOS DE TERMINAIS DE CARGA - MS MT	HIDROVIA	AÇÃO PREPARATÓRIA	*
CORREDOR DO RIO PARANÁ - DRAGAGEM E SINALIZAÇÃO - PNMH - GO MG MS PR SP	HIDROVIA	AÇÃO PREPARATÓRIA	*
CORREDOR DO RIO PARANÁ - SINALIZAÇÃO - GO MG MS PR SP	HIDROVIA	EM OBRAS	R\$ 17.000.000,00
MURO GUIA EM TRÊS IRMÃOS E CORDÃO DE JUPIÁ - MS SP	HIDROVIA	AÇÃO PREPARATÓRIA	*
AEROPORTO DOURADOS - REFORMA DA PISTA E TÁXI E OBRAS COMPLEMENTARES	AEROVIA	EM LICITAÇÃO DE OBRA	*
AQUISIÇÃO DE CARROS CONTRAINCÊNDIO DE AERÓDROMOS - CCI DOS TIPOS AP-2 E AC-4	AEROVIA	EM LICITAÇÃO DE OBRA	*
		TOTAL	R\$ 1.435.369.437,12

* Valores não mencionados

Fonte: <http://www.pac.gov.br/>

Ed e Org.: PRUDENCIO SILVA, 2014.

Portanto as escalas de ações são assim entendidas: PNLT planeja e executa; o PAC II executa parte dos estudos do PNLT; e a EPL através do PIL participa como agenciador para atrair investimentos e parceiros. São mais de 1 bilhão de reais gastos em obras e estudos para o aprimoramento da logística do estado, a busca por uma integração entre diferentes estados é bem visível, os eixos de circulação necessitam estar ligados aos portos, finalizando o sistema de exportação das mercadorias. As Figuras, 8 , 9, e 10 espacializam os locais de atuação do PAC.

Nas rodovias a duplicação da BR-163 representa a necessidade de maior rapidez no escoamento dos grãos agrícolas produzidos em Mato Grosso e em Mato Grosso do Sul para o Porto de Paranaguá/PR, já especializado neste tipo de produto. As ferrovias FERRONORTE, FERRO NORTE-SUL, e FERROPARN, também são partes deste processo, a primeira condiz com a circulação agrícola advinda de Lucas do Rio Verde/MT e Chapadão do Sul/MS para o porto de Santos/SP via FERROBAN e Paranaguá/PR, enquanto a NORTE-SUL e a FERROPARN escoarão a produção da mesorregião sul ao porto de Paranaguá/PR. As três linhas são um prolongamento da espinha dorsal do sistema ferroviário brasileiro, a ferrovia Norte-Sul.

No modal hidroviário as obras se localizam nos dois rios principais de Mato Grosso do Sul, o Rio Paraguai e o Rio Paraná, são operações para dragagem, sinalização e derrocamento, assim melhorando o movimento de mercadorias via fluvial, permitindo a entrada e saída de maiores embarcações para os grãos sólidos, mineiras e do complexo de celulose e papel.

Enquanto em esfera federal se tem estes artifícios, uma tentativa de política mais abrangente se dá pelo Plano Regional de Desenvolvimento do Centro-Oeste, definido como um conjunto de ações para integrar a região citada ao mercado nacional, mundial e sobretudo, ao Mercado Comum do Sul (MERCOSUL), perpassando os setores do transporte, energia, comunicação, e turismo (PRDCO, 2009).

As medidas previstas neste plano estavam além do desenvolvimento centro-oestino, ele estava direcionado para dar base à retomada da SUDECO, pois se torna uma política pública do atual governo federal, a volta das superintendências de desenvolvimento, assim o mesmo afirma:

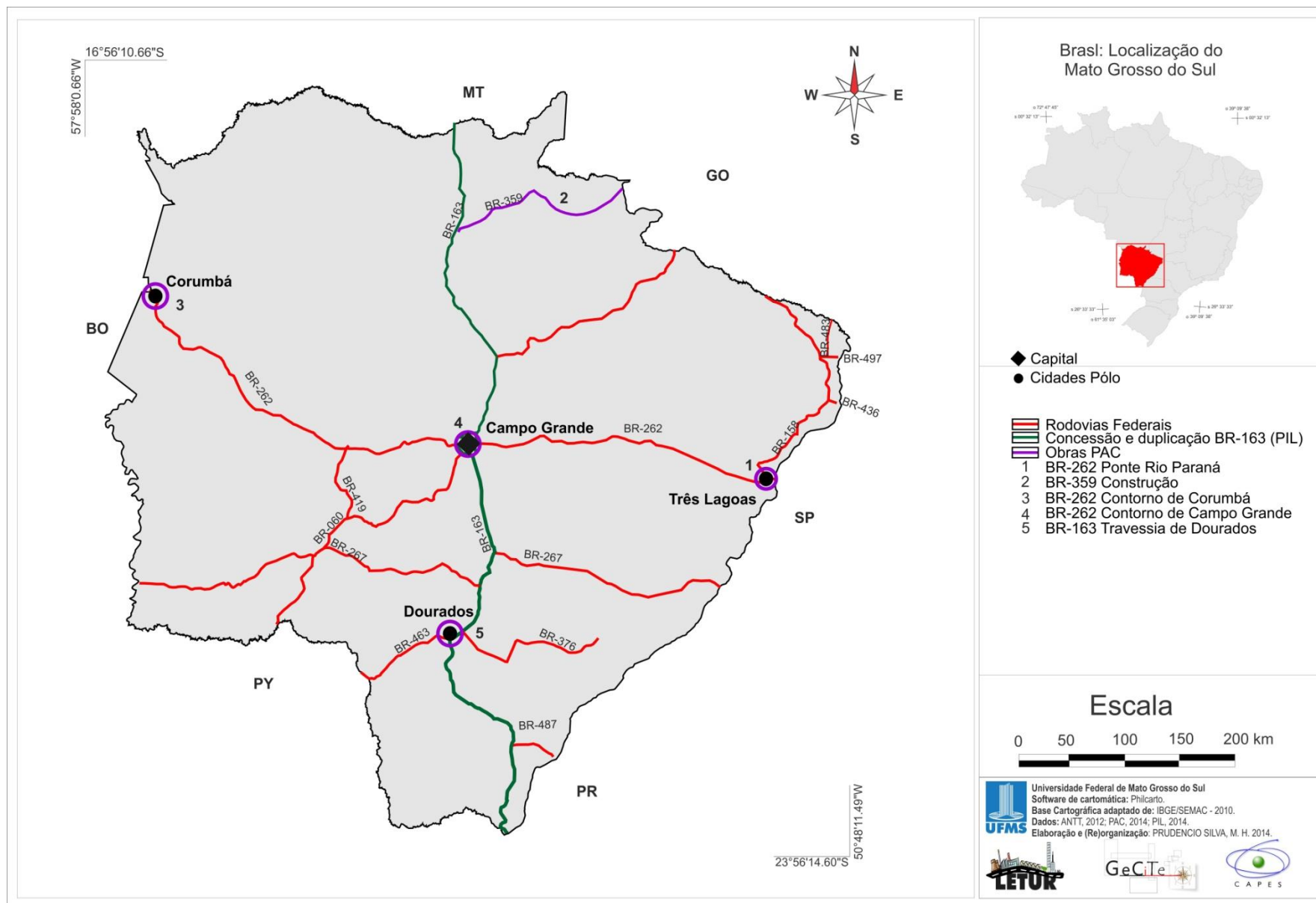


Figura 8: Localização das obras do PAC e concessão do PIL nas rodovias federais

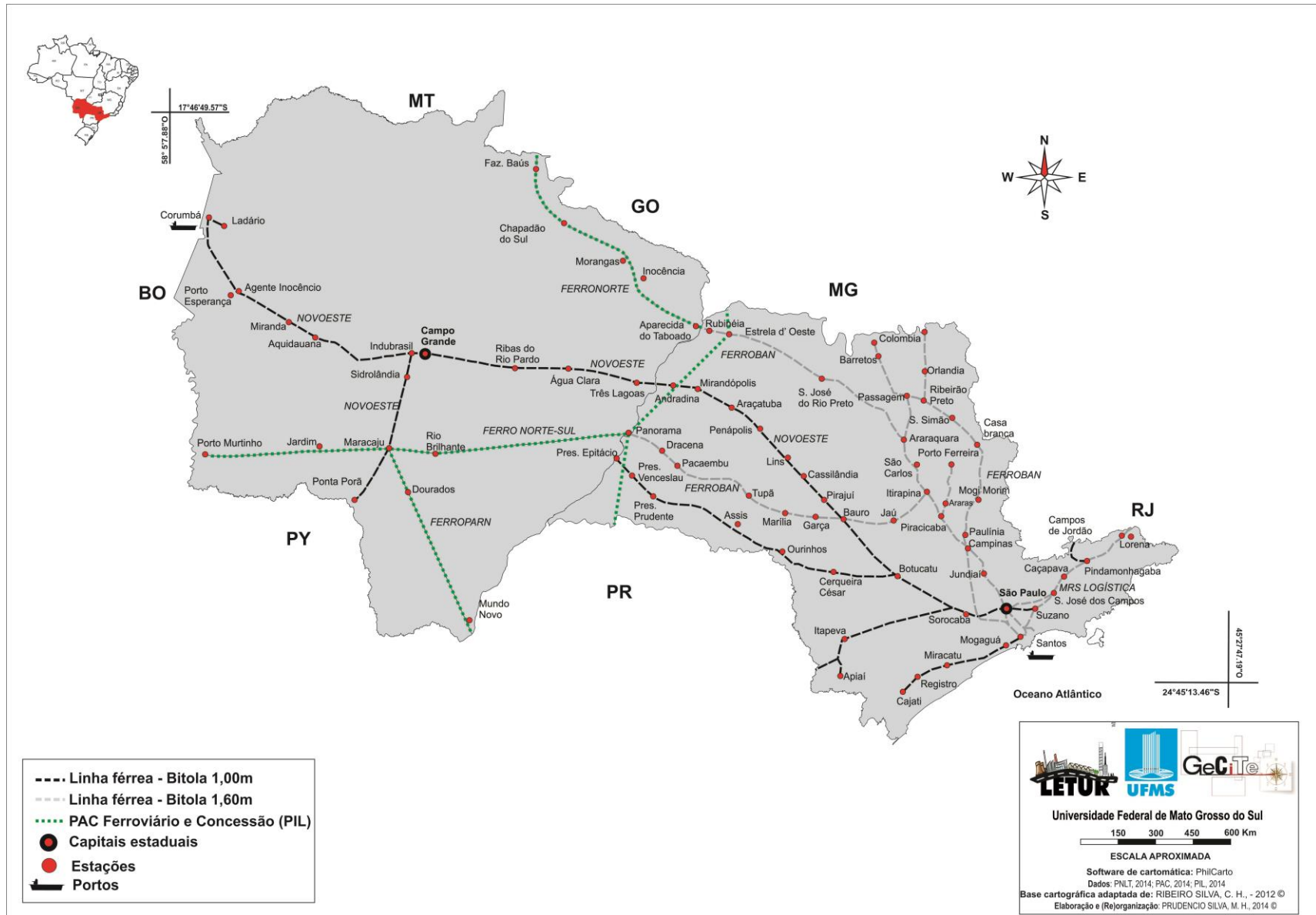


Figura 9: Reestruturação das ferrovias pelo PAC e concessões do PIL.

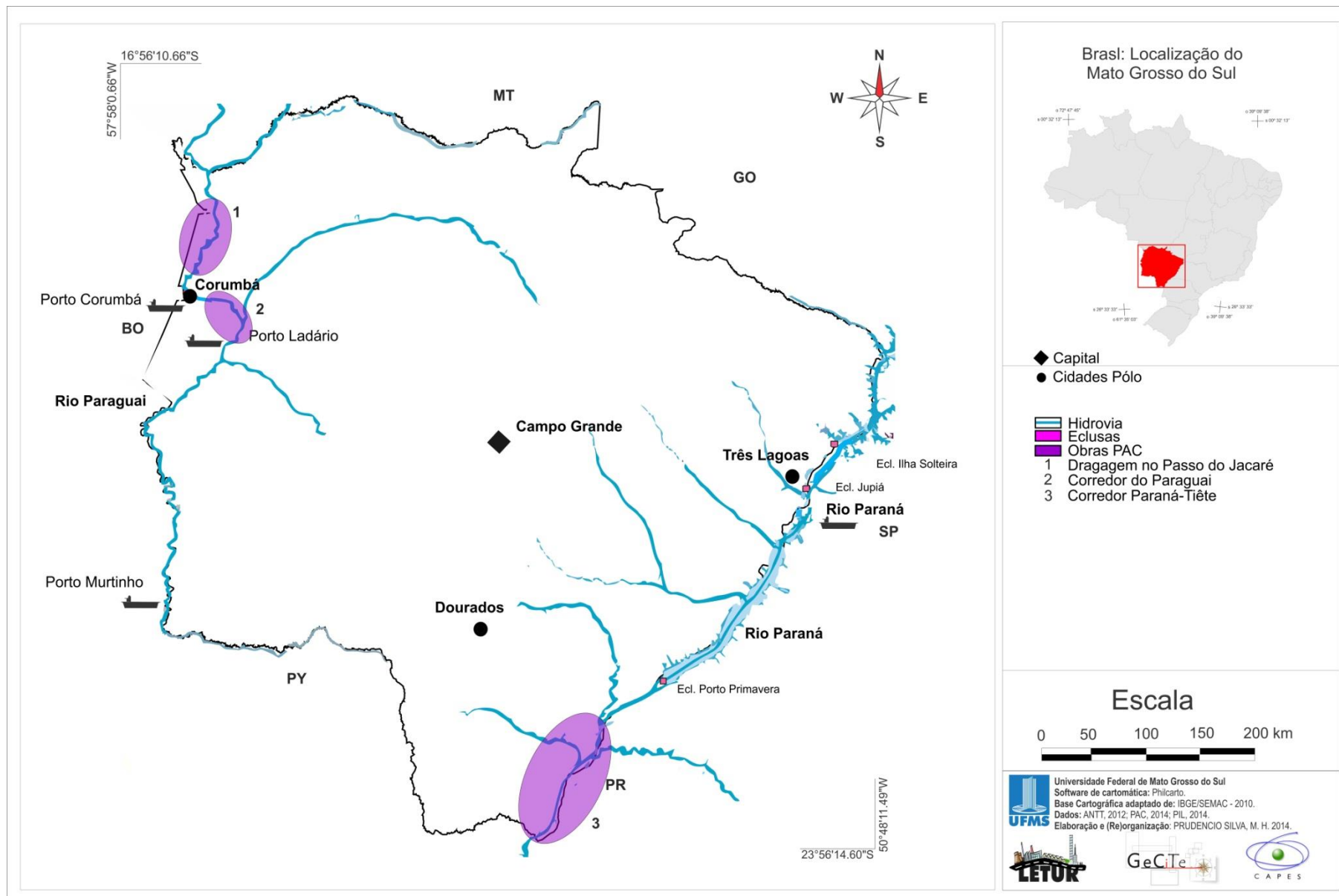


Figura 10: Aumento do calado e dragagem das hidrovias em Mato Grosso do Sul.

O Plano foi elaborado como parte da Política Nacional de Desenvolvimento Regional e do processo de reconstrução das instituições de planejamento e desenvolvimento regional no Brasil, no caso, a Superintendência de Desenvolvimento do Centro-Oeste - SUDECO. Desta forma, concluído o processo de recriação da instituição, a SUDECO passa a ser a base do sistema de gestão para execução do Plano Estratégico, principal instrumento de orientação de suas ações e projetos de desenvolvimento regional (p.3-4)

Como foi dito, esta ação resultou na nova formação da SUDECO, a mesma agora é responsável pela continuidade do plano, sendo uma peça chave mantenedora da integração do centro-oeste nas escalas da produção. Neste sentido as ações quanto aos transportes delineadas, mostram uma ligação de vários modais entre os estados de Mato Grosso e Mato Grosso do Sul para o Porto de Santarém, enfrentando os desafios logísticos da BR-163 e da capacidade de escoamento do porto; ou saída pelo Porto de Itaquí (Maranhão) combinando hidrovias (até Couto Magalhães às margens do Araguaia com ferrovia Norte-Sul e Carajás) (p. 170).

Ainda a duplicação da BR-163 consta nas linhas do projeto. Logo, se percebe um entrelaçamento entre este e o PIL que já efetuou o contrato de concessão para duplicação e exploração da rodovia. Ademais a reestruturação das rodovias BR-359 - entre Coxim (MS) e Mineiros (GO); MS 040 - 240 km com ponte sobre o Rio Paraná (MS); MS-306; e, criação da Rodovia Transoceânica, estão presentes.

É importante mencionar que o PRDCO possui um caráter de continuidade e multiescalaridade, definido em suas normas que ele não deve ser entendido como um plano federal ou estadual, e sujeito a mudança de governos, o espaço temporal de 2007 a 2020 de realização não permite esta modificação. A reativação da SUDECO é justificada desta forma, ela transita entre as esferas federais e estaduais e o plano segue como uma linha para o desenvolvimento da região, independente do governo.

As propostas apresentadas pela SUDECO parecem ir de encontro com o que Furtado (1977) evidencia sobre o desenvolvimento:

Nos países subdesenvolvidos o problema do desenvolvimento é muito mais complexo, pois este não resulta, necessariamente, de uma política que vise a utilizar a capacidade produtiva existente. O desenvolvimento se realiza sob a ação de algum fator exógeno, tal como o impulso de uma

procura externa em expansão, uma ação estatal deliberada ou simplesmente tensões estruturais que abrem caminho à substituição de importações. Destarte, toda política de desenvolvimento para ser eficaz deve ser, por definição, do tipo qualitativo. Seja que se comece por um esforço visando a elevar o coeficiente de exportações, seja que se pretenda antecipar e orientar um processo de substituição de importações sempre será necessário planejar modificações estruturais que exigem uma complexa política de tipo qualitativo (p. 273-274).

Este plano regido pela SUDECO utiliza os chamados vetores estratégicos de desenvolvimento, com objetivos de mudança qualitativas e quantitativa de cada setor, sendo eles: Democratização e Melhoria da Gestão Pública; Gestão Ambiental e Recuperação do Meio Ambiente; Melhoria da Educação e Fortalecimento do Sistema de P&D; Ampliação da Infraestrutura Social e Urbana; Ampliação da Infraestrutura Econômica e Logística e Diversificação e Adensamento das Cadeias Produtivas.

Os *links* formados pelos vetores da educação, transporte e indústria tem o objetivo do aumento das exportações, voltado ao mercado global. Esta iniciativa acarreta transformações no local, desde a implementação de universidades, modais e estruturas produtivas, ao aumento de renda da população, tendo em vista que os empregos gerados por estes setores aquecem a economia do mercado interno, refletindo no setor de comércio e serviços.

A Colonização, império, república, ditadura, e democratização, cada período imprimiu sua marca no território sul mato-grossense. A formação socioespacial é construída por constantes usos e reusos do território. As políticas públicas, planos e interesses privados se complementam e se contradizem em temporalidades e locais. As bases remanescentes dos processos produtivos pretéritos serviram de alicerce para as estruturas presentes. Em vista disto se fez a recapitulação da formação socioespacial do estado até a década de 1960, é o período das principais edificações e formas que influenciam no estado de Mato Grosso do Sul. Contudo, a escolha analítica deste espaço de tempo não menospreza os outros acontecimentos, os mesmos serão tratados mais a frente, porém não com uma narrativa extensa.

Desta feita, a atuação das políticas e planos presentes demonstrou esta realidade, elas atuam nas formas e fluxos herdados, nos modais existentes

para dinamização dos setores de produção no intuito de uma integração extrovertida, isto é, para produção de commodities para exportação.

O Capítulo 2 demonstrará as interações dos sistemas de ações e objetos, na formação das estruturas produtivas do estado e a busca pela integração latino-americana, alvo antigo da nação para fazer frente aos blocos econômicos do mercado global, portanto, se seguem as explicações.

2 - EIXOS DE CIRCULAÇÃO E SETORES PRODUTIVOS EM MS

2.1 - Sistemas de Transportes de MS

Como exposto no Capítulo 1, o território é entendido enquanto um sistema de ações e sistema de objetos, sendo que sistema significa complexidade, interação, movimento. As ações e os objetos distribuídos de maneiras desiguais se interagem, criam e recriam movimentos, resultando na complexidade do território.

Santos (2009, p.86) salienta que “as duas categorias, objeto e ação, materialidade e evento, devem ser tratadas unitariamente.” O objeto pode ser entendido enquanto aquilo que foi transformado pela ação do homem, isto é, a segunda natureza, no dizer de Marx, podendo ser uma casa, ponte, estrada ou estação de trem. Os objetos estão dispostos e dão qualidade ao território onde se encontram. Todavia, nem todos os objetos geográficos têm o mesmo valor, pois o seu valor corresponde com a sua utilidade no meio em que se encontra.

A partir do reconhecimento dos objetos na paisagem, e no espaço, somos alertados para as relações que existem entre os lugares. Essas relações são respostas ao processo produtivo no sentido largo, incluindo desde a produção de mercadorias à produção simbólica (SANTOS, 2009, p.72).

Esses objetos, também tratados como fixos, condicionam e originam fluxos (ações), desempenham funções no território, e por esta função tem a sua finalidade. A edificação de um objeto pode transformar o local, efetuar mudanças que respondem a ordens de outro território, Santos (2009, p.81) ao discorrer sobre as ações, lembra que “as ações são cada vez mais estranhas aos fins próprios do homem e do lugar”. Ao mesmo tempo que “o objeto é um testemunho atual da ação (SANTOS, 2009, p.73)”, ou seja, é a concretização da ação.

As estradas de ferro serviram de uma determinada forma para um período inicial dos transportes no Brasil, as malhas ferroviárias são construções herdadas que deram qualidades aos territórios por onde passaram, e atualmente recebem novos usos, este modal também deu origem a outros objetos, tais como as cidades criadas ao redor das estações.

As ações resultam de necessidades, naturais ou criadas. Essas necessidades: materiais, imateriais, econômicas, sociais, culturais, morais, afetivas, é que conduzem os homens a agir e

levam a funções. Essas funções, de uma forma ou de outra, vão desembocar nos objetos. Realizadas através de formas sociais, elas próprias conduzem à criação e ao uso de objetos, formas geográficas (SANTOS, 2009, p.82-83).

Pode-se dizer que a imaterialidade do objeto seja a ação, a norma, a regra, a lei, a função exercida é a ação que cria outras ações e/ou novos objetos. Daí a interação entre essas duas categorias. “Em virtude do papel dos objetos técnicos, a ação é cada vez mais racional, mas a sua razão é, frequentemente, uma razão técnica (SANTOS, 2009, p.81)”. A tecnificação do objeto e da ação resultam na tecnificação do território. Uma forma de atribuir maior técnica ao território é através da construção de infraestruturas, segundo Lamoso (2009, p.43):

A infraestrutura é o suporte para a produção, a circulação e o consumo das mercadorias geradas pelas atividades produtivas e um dos elementos organizadores e produtores de espaço, influenciando no desenvolvimento econômico e definindo características do processo de acumulação. Trata-se de parte da produção material do homem. Sua distribuição no espaço é definida politicamente, como resultado do embate entre diferentes projetos políticos e, conseqüentemente, de interesses de classe.

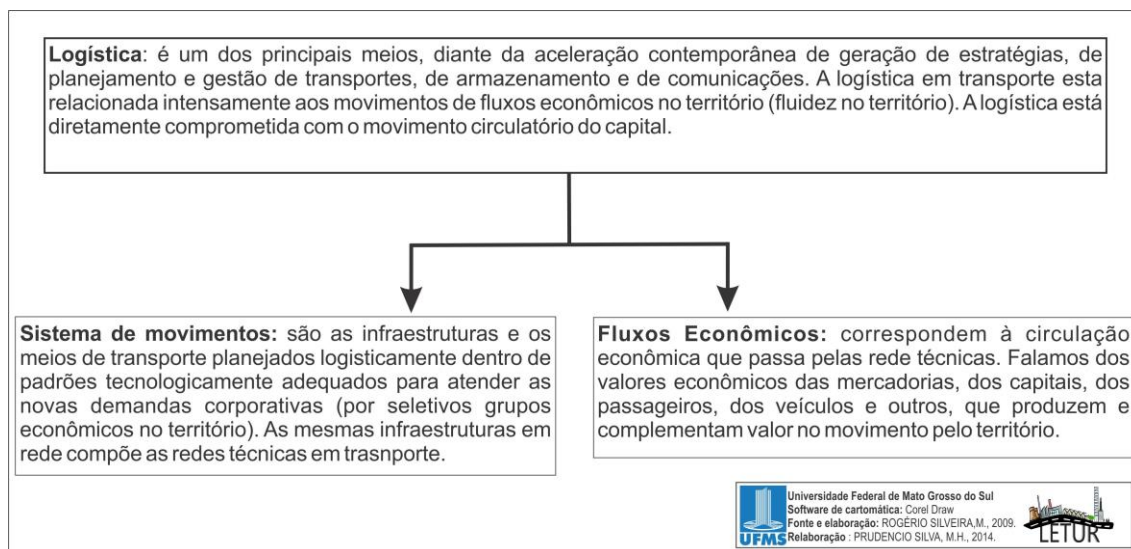
Toda infraestrutura é um objeto técnico e é localizado conforme a ação desempenhada, dele se originam funções que determinam a base da produção, notadamente as infraestruturas se traduzem enormemente em construções de modais. O maior construtor, no caso brasileiro, é o Estado, este não age somente pelas ordens políticas, mas também com poder econômico, assim, os projetos de integração territorial, de crescimento, de desenvolvimento, espalharam sobre o território, quilômetros de vias de transporte (LAMOSO, 2009).

Rogério Silveira (2009) concebe esta vasta malha de vias como sistema de transporte. Neste pensamento são elencadas outras duas categorias: a logística e os fluxos econômicos.

Entrementes, há um que se destaca: a utilização seletiva da logística, dos sistemas de movimento (infraestruturas e meios de transportes), das comunicações e das tecnologias da informação para a “energização” da circulação do capital. Para a ampliação da circulação do capital há necessidade de

diminuição dos custos de produção e de serviços e, por consequência, a ampliação da demanda destes. O aumento da velocidade, da quantidade e da seletividade dos fluxos econômicos são expressões claras das novas demandas corporativas (ROGÉRIO SILVEIRA, 2009, p.1).

No Fluxograma 1, Rogério Silveira (2009) aborda essas categorias, seu significado e suas relações.



Fluxograma 1: Relações entre logística, sistemas de transporte, e fluxos econômicos.

A logística atua como a organizadora das outras categorias, é ela por excelência que planeja e coordena o local onde se instalarão as infraestruturas e por onde passarão os fluxos. Os sistemas de movimentos, como já foi exposto, são os objetos técnicos responsáveis por articular o território, dando maior flexibilidade, delineando novas redes e refazendo o próprio meio para a edificação destas.

Os fluxos econômicos não se remetem somente ao capital, ao financeiro, mas também a todas as mercadorias que circulam pelas redes, os passageiros, apesar de serem sujeitos, quando se colocam em movimento através de companhias de transporte se transmutam em mercadorias.

Esta tríade apresenta complexidade e relações dialéticas, logo pode ser entendida como o significado dos sistemas de objetos e ações, atuando no viés do transporte e da circulação.

No Capítulo 1 tratamos das normas, dos planos e programas que deram a base dos sistemas de transporte em Mato Grosso do Sul. Na Figura 11 é apresentada a evolução da malha rodoviária federal no estado.

É perceptível que até 1950 as rodovias existentes seguiam, em traçado de cruz, no sentido leste-oeste a BR-262 e norte-sul a BR-163. No período de 1950 a 1970 é feita uma nova ligação entre Mato Grosso do Sul e o estado de São Paulo, com a BR-267, transpondo o Rio Paraná entre os municípios de Bataguassu/MS e Presidente Epitácio/SP. Foi durante o regime militar, após 1970 que as demais rodovias federais foram construídas.⁶

São por estas rodovias que passam as grandes peças das grandes indústrias instaladas em alguns municípios, como no caso de Três Lagoas e da capital Campo Grande. Segundo dados da Polícia Rodoviária Federal, durante o ano de 2012 passaram pela BR-262, que liga Três Lagoas ao estado de São Paulo, trinta e três grandes peças por mês, estas possuíam até ou mais de cento e cinquenta toneladas e cinco metros de altura, e nos seis primeiros meses do ano de 2014 foram vinte e cinco peças por mês (JORNAL DO POVO, 2014).

Durante o ano de 2012, houve o trânsito de grande quantidade de peças relacionadas com a construção da Siderúrgica Três Lagoas (SITREL), da Unidade de Fertilizantes Nitrogenados (UFN3), da Eldorado Brasil, fábrica de celulose e papel, e a expansão da papeleira da FIBRIA. Enquanto que no ano de 2014, também com UFN3 e com a terceira expansão da FIBRIA e segunda da Eldorado Brasil, essas peças industriais não se dirigiam somente a Três Lagoas, algumas continuavam o percurso até Campo Grande, onde se localizam grandes setores industriais, como o de carne e o sucroalcooleiro.

As redes rodoviárias permitem, assim, a construção de novos objetos técnicos, ratificando o pensamento de Santos (2009), que os objetos dão origem a outros objetos. Dos setenta e nove municípios que compõem o Mato Grosso do Sul, vinte e três são perpassados pelas rodovias federais, ou seja, 71% do estado são atendidos por este modal de responsabilidade da união.

A Tabela 2 foi organizada para demonstrar a situação atual das rodovias federais no estado. Com base nos dados do DNIT que avaliam as rodovias por trechos, se elaborou esta série de dados que permitem compreender se as volumosas somas de capital aplicadas pelos vários projetos governamentais e privados foram direcionadas corretamente, isto é, se existem vias que precisam de reparos, mas não foram alvos de tal medida.

⁶ É importante frisar que não foram encontrados dados suficientes para se fazer a evolução da malha rodoviária estadual.

Tabela 2: Estado de Conservação das Rodovias Federais em Mato Grosso do Sul

Rodovia	Situação	Principais defeitos
BR-060	Regular	Sem acostamento
BR-158	Boa	Defeitos Superficiais
BR-163	Regular	Sem acostamento, buracos, e grande tráfego de carretas.
BR-262	Regular	Acostamento precário
BR-267	Boa	Sem acostamento
BR-359	Boa	Sem informação
BR-376	Sem informação	Sem informação
BR-419	Boa	Sem defeitos
BR-487	Boa	Pequeno trecho sem pavimentação
BR-454	Sem informação	Sem informação
BR-463	Boa	Sem informação

Fonte: DNIT, 2014.

Org: PRUDENCIO SILVA, M. H., 2014

Algumas vias estão em boas condições de uso, contudo, as principais rodovias, BR-163, cuja funcionalidade principal é o escoamento de soja e outros grãos, e a BR-262 que corta o estado de leste a oeste, em seu trecho de Três Lagoas à Campo Grande apresentam grandes defeitos, com pistas esburacadas, falta de acostamento, com grande tráfego de veículos longos e pesados. (Ver Figura 12, 13, e 14)



Figura 12: BR-163 Dourados/MS (2014)

Fonte: <http://goo.gl/9VwsqB>



Figura 13: BR-163 entre Coxim/MS e Amambaí/MS.
Fonte: <http://goo.gl/UxOF00>



Figura 14: BR-262 Campo Grande/MS
<http://goo.gl/xHOYzA>

Quanto às hidrovias, o estado de Mato Grosso do Sul possui duas grandes vias fluviais navegáveis, a hidrovia Paraná-Tietê e hidrovia do Rio Paraguai (Ver figura 15). A hidrovia Paraná-Tietê tem a extensão de 1.653 km aptos ao transporte, perpassando mais quatro estados, Goiás, São Paulo, Minas Gerais, e Paraná. Ao longo do curso estão instaladas usinas hidroelétricas e eclusas para as passagens de nível (ANTAQ, 2011).

Existe, no município de Três Lagoas, três terminais de uso de privado (TUP's), isto é, portos privados geralmente de grandes indústrias ou prestadoras de serviços. São eles, o TUP Eldorado (da empresa Eldorado Brasil) TUP Fibria (Fibria Celulose e Papel) e TUP Cargill (Cargill Ltda.). A hidrovia do rio Paraguai, localizada na porção oeste do estado, percorrendo 890km do território nacional e estabelece fronteira entre o Brasil e a Bolívia e o Brasil e o Paraguai. Nela estão instalados além de marinas, alguns TUP's sendo eles, TUP Gregório Curvo e TUP Sobramil em Corumbá, TUP Porto Murtinho na cidade de mesmo nome, e TUP Granel Química em Ladário.

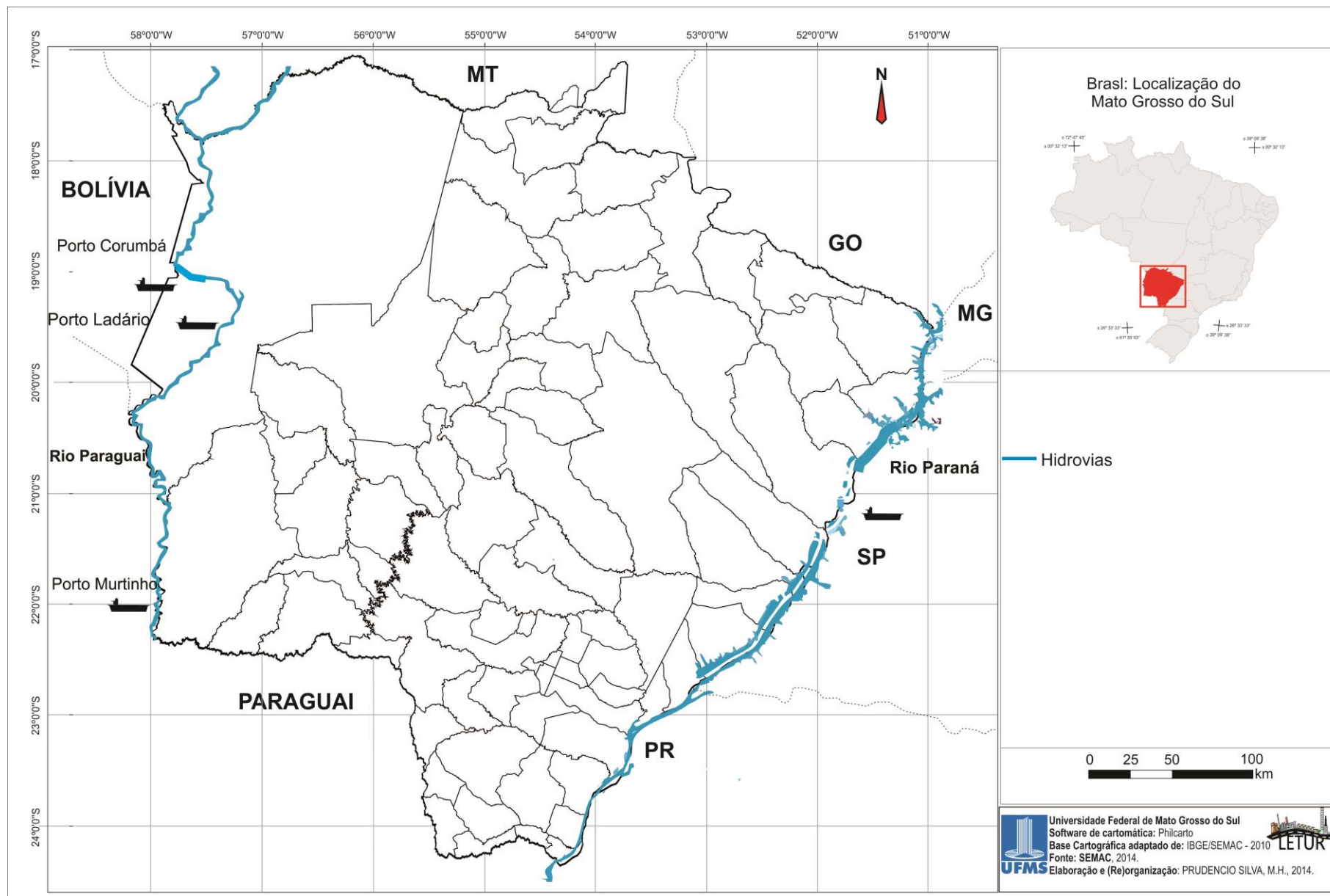


Figura 15: Hidrovias em Mato Grosso do Sul.

Segundo a Agência Nacional de Transportes Aquáticos (ANTAQ) a participação de mercadorias sul mato-grossense circulando pela hidrovia do Paraná-Tietê é baseada em produtos da construção civil. Mesmo que o volume possível de toneladas por quilômetros úteis (TKU's) seja superior a capacidade das rodovias e das ferrovias, existem poucas cargas de origem estadual circulando na hidrovia.

Barat (2007) ressalva que os TKUs representam a eficiência econômica do modal. O transporte rodoviário possui um alto custo de frete, porém um TKU baixo, as cargas movimentadas pelos veículos não estão em quantidade suficiente que justifique o preço cobrado, por isso os TKU's do modal hidroviário é sempre maior que os outros, a capacidade de transportar grande volume por uma grande distancia torna este modal a melhor opção em termos de TKU.

No que diz respeito a navegação interior, a sua reduzida expressão se relaciona historicamente com a dissociação geográfica entre a concentração da atividade econômica e a disponibilidade de vias navegáveis. Onde a navegação era viável, não havia densidade de carga que justificasse e, onde eram gerados fluxos mais densos, os cursos dos rios e/ou os obstáculos físicos dificultavam ou impediam o transporte hidroviário em larga escala. No entanto, com as mutações no processo de ocupação territorial e o deslocamento de fluxos em busca de alternativas mais competitivas de escoamento das exportações, as perspectivas da navegação interior tornaram-se bastante promissoras (BARAT, 2007, p.68-69).

Mediante o exposto, a análise que se faz é o que houve em Mato Grosso do Sul, ou seja, os novos usos de seu território engendraram a construção de infraestruturas para o escoamento de mercadorias. As obras, se fossem implementadas nos leitos dos rios, como abordado no Capítulo 1, resultariam num melhor aproveitamento deste modal, contudo, os dados das Tabelas 3, 4, não demonstram essa situação.

Tabela 3: Transporte de carga por navegação interestadual pela hidrovia Paraná-Tietê em 2010

Linha	Tipo de Carga	Quantidade (T)	%	TKU	%
São Simão (GO) - Pederneiras (SP)	Soja	735.466	45,50	845.164.753	62,77
	Milho	326.675			
	Farelo de Soja	272.709			
	Açúcar	1.321			

São Simão (GO) - Ahembi (SP)	Soja	286.569	15,99	355.138.424	26,37
	Açúcar	81.013			
	Farelo de Soja	64.553			
	Milho	37.518			
Mundo Novo (MS) - Guaíra (PR)	Areia	454.740	15,48	5.770.820	0,43
Mundo Novo (MS) - Terra Roxa (PR)	Areia	394.523	13,43	8.619.212	0,65
São Simão (GO) - Santa Maria da Serra	Soja	122.696	6,23	131.266.817	9,75
	Milho	53.601			
	Farelo de Soja	3.748			
	Açúcar	3.033			
Rosana (SP) - São Pedro (PR)	Areia	98.667	3,36	493.335	0,04
Total		2.936.832	100,00	1.346.525.362	100,00

Fonte: ANTAQ, 2011.

Reorganização: PRUDENCIO SILVA, M. H.

O transporte fluvial pela hidrovia Paraná-Tietê, no que tange ao Mato Grosso do Sul no ano de 2010, como foi exposto na Tabela 03, representa quase 30% do total de cargas. Todavia, como o único produto é a areia, material de baixo valor agregado e baixo valor comercial, a porcentagem em TKU's é de apenas 1,08%, demonstrando, por suposto, a má utilização desta via de escoamento. O mesmo dado é observado na Tabela 04 que apresenta a circulação nessa hidrovia nos anos de 2011 e 2012. Foram feitas duas tabelas, pois os dados de 2010 não subdividiam os TKU's por tipo de produtos.

Ainda que na hidrovia do Paraná-Tietê existam TUP's de algumas empresas privadas, a ANTAQ não disponibiliza os dados da circulação. Este é um claro problema para a análise e pesquisas que visem demonstrar o melhor aproveitamento do transporte fluvial.

Tabela 4: Transporte de carga por navegação interestadual pela hidrovia Paraná-Tietê em 2011 e 2012.

Produtos e sentidos	2011				2012			
	Qntd. (t)	(%)	(TKU's)	(%)	Qntd. (t)	(%)	(TKU's)	(%)
Soja	1.168.417	100	1.955.771.517	100	1.059.726	100	688.690.898	100
S. Simão (GO) - Perdeneiras	899.427	77	572.417.254	29	910.535	85,9	579.492.640	84

S. Simão (GO) - Ahembi (SP)	174.066	15	1.315.293.526	67	57.144	5,39	43.200.860	6
S. Simão (GO) - S. Maria da Serra	94.924	8	68.060.737	3	92.047	----	65.997.398	10
Enxofres, terras e pedras, gesso e cal	1.110.237	100	20.603.273	100	863.350	100	16.977.067	100
Mundo Novo (MS) - Guaíra (PR)	495.283	45	13.867.931	67	497.665	58	13.934.626	82
Mundo Novo (MS) - Terra Roxa (PR)	457.572	41,2	5.948.432	28,9	151.752	18	1.972.776	11,6
São Pedro (PR) - Rosana (SP)	157.382	14,2	786.910	3,8	213.933	25	1.069.665	6,3
Milho	480.310	100	316.772.199	100	802.210	100	532.018.483	100
S. Simão (GO) - Perdeneiras	361.311	75	229.976.187	73	590.308	74	375.883.486	71
S. Simão (GO) - Ahembi (SP)	81.200	17	58.220.289	18	104.173	13	74.692.240	14
S. Simão (GO) - S. Maria da Serra	37.799	8	28.575.723	9	107.729	13	81.442.757	15
Farelo de Soja	342.745	100	224.791.530	100	374.257	100	242.000.119	100
S. Simão (GO) - Perdeneiras	288.381	84	183.692.432	82	341.147	91	216.969.236	90
S. Simão (GO) - Ahembi (SP)	54.364	16	41.099.098	18	33.110	9	25.030.883	10
Açúcar	7.134	100	5.400.196	100	-----	-----	-----	-----
S. Simão (GO) - Ahembi (SP)	7.134	100	5.400.196	100	-----	-----	-----	-----
	2.493.889		2.516.603.373		2.733.858		1.476.644.126	

Fonte: ANTAQ, 2012.

A maioria das cargas continua sendo de outros estados, enquanto Mato Grosso do Sul não utiliza esta importante via para dinamização da circulação de mercadorias, e por conseguinte, da sua economia. Os municípios como Três Lagoas, Aparecida do Taboado e Nova Andradina, possuem fortes agroindústrias exportadoras e as mercadorias não estão presentes nos dados da ANTAQ, demonstrando, ou a má utilização desta via, ou da geração de dados do órgão competente.

Já na hidrovia Paraguai, como demonstra a Tabela 05, os produtos que circulam por ela são todos advindos do estado. Os dados de 2010 obtidos na ANTAQ não discriminam quais os tipos de cargas que são exportadas de acordo com a quantidade e origem, apenas citam o grupo de produtos, são eles: minério de ferro, manganês, malte e cevada, reatores, caldeiras, máquinas e açúcar. A única importação realizada é a do trigo oriunda do Uruguai.

Tabela 5: Transporte de carga por navegação pela hidrovia Paraguai em 2010

Linha	Exp.	Imp.	Qntd. (T)	%	TKU	%
Corumbá (MS) - Argentina	2.775.819,20	0,00	2.775.819,20	71,19	1.411.078,41	68,32
Ladário (MS) - Argentina	1.008.326	0,00	1.008.326	25,86	592.552,86	28,69
Corumbá (MS) - Paraguai	79.752,00	0,00	79.752,00	2,05	46.019,69	2,23
Porto Murtinho (MS) - Uruguai	22.820,74	3.579,52	26.400,26	0,68	15.159,29	0,73
Ladário (MS) - Uruguai	5.766,87	0,00	5.766,87	0,15	358,24	0,02
Porto Murtinho (MS) - Argentina	0,00	3.083,82	3.083,82	0,08	191,57	0,01
Total			3.899.148,14	100,00	2.065.360,05	100,00

Fonte: ANTAQ, 2011.

Reorganização: PRUDENCIO SILVA, M. H., 2014.

Vale ressaltar que mais de 97% das mercadorias vão para a Argentina, sendo que Corumbá e Ladário são cidades pautadas na produção de minério de ferro e manganês. Logo se entende que as exportações desse ano foram para abastecer a indústria siderúrgica deste país. Na Tabela 6 é mostrada a circulação fluvial nos anos de 2011 e 2012. A continuidade da importação dos produtos estaduais pela Argentina se destaca novamente. O minério de ferro e o manganês exportados por Corumbá e Ladário lideram as toneladas que transitam nesta hidrovia.

Os fluxos econômicos que perpassam os sistemas de transportes de Mato Grosso do Sul estão presentes em grande peso nas vias ferroviárias. No estado, como foi exemplificado no Capítulo 1, existe duas malhas ferroviárias ligando municípios de grande produção agroindustrial e mineral, são elas a NOVOESTE e a FERRONORTE. No sul do estado a FERROPARN e a FERRO NORTE-SUL, estão em projeto para construção, as duas atuariam principalmente no transporte de soja e milho, até o porto de Paranaguá/PR.

Tabela 6: Transporte de carga por navegação internacional pela hidrovía Paraguai em 2011 e 2012.

Produtos e sentidos	2011				2012			
	Qntd. (t)	(%)	(TKU's)	(%)	Qntd. (t)	(%)	(TKU's)	(%)
Minério de Ferro	5.322.721	100	3.072.551.674	100	4.234.835	100	2.442.448.371	100
Corumbá (MS) - Argentina	3.778.175	71	2.185.447.547	71	2.548.640	60,2	1.474.235.202	60
Ladário (MS) - Argentina	1.483.690	28	851.934.798	28	1.686.195	39,82	968.213.169	40
Corumbá (MS) - Paraguai	53.258	1	30.806.558	1	0		0	0
Ladário (MS) - Paraguai	7.598	0,1	4.362.772	0,1	38.659	0,9	22.197.998	0,9
Manganês	76.574	100	44.293.465	100	12.545	100	7.256.530	100
Corumbá (MS) - Argentina	76.374	99,7	44.177.777	99,7	12.545	100	7.256.530	100
Corumbá (MS) - Paraguai	200	0,3	115.688	0,3	0		0	0,0
Açúcar	38.072	100	21.860.942	100	23.543	100	13.518.511	100
Ladário (MS) - Uruguai	37.595	99	21.587.049	99	23.543	100	13.518.511	100
Ladário (MS) - Argentina	477	1	273.893	1	0		0	0
Ferro Gusa	4.627		2.656.823		5.412	100	3.107.570	
Ladário (MS) - Argentina	4.627	100	2.656.823	100	5.412	100	3.107.570	100
Total geral	5.441.994		3.141.362.904		4.276.335		2.466.330.982	

Segundo o CNT (2013) as principais cargas transportadas pelo modal ferroviário em Mato Grosso do Sul no ano de 2012, são o minério de ferro, o milho, a soja, e o farelo de soja, como se observa na Tabela 7. As cargas estão medidas em toneladas úteis, isto é, total de carga transportada no transporte remunerado segundo a ANTT (2011). As maiores participações deste tipo de movimentação são dos terminais do município de Chapadão do Sul, pólo da agroindústria da soja e milho no estado, enquanto Corumbá aparece novamente como centro da distribuição do minério de ferro. Somadas as porcentagens de cargas úteis transportadas, 18,29 % são feitas pelo estado de Mato Grosso do Sul, e 21,89 % dos TKU's, em relação aos totais brasileiros, equivale dizer que o estado movimenta quase 20% das principais cargas ferroviárias do país.

Tabela 7: Transporte de cargas pelas ferrovias em 2012.

Transporte ferroviário de minério - 2012				
Estação de Origem	(TU)	(%)	(TKU)	(%)
Antônio Maria Coelho (Corumbá)	2.109.024	0,60	261.082.140	0,12
Urucum (Corumbá)	170.075	0,05	94.731.775	0,04
Total Geral do Brasil	348.657.906		222.879.848.161	
Transporte ferroviário de milho - 2012				
Estação de Origem	(TU)	(%)	(TKU)	(%)
Chapadão do Sul	72.588	0,56	86.954.416	0,57
T. Olacyr F. Moraes (Chapadão do Sul)	179.792	1,38	235.962.592	1,54
Total Geral do Brasil	12.985.206		15.369.833.014	
Transporte ferroviário de soja - 2012				
Estação de Origem	(TU)	(%)	(TKU)	(%)
Chapadão do Sul	105.015	0,71	125.486.534	0,83
T. Olacyr F. Moraes (Chapadão do Sul)	143.322	0,97	188.348.816	1,24
Total Geral do Brasil	14.797.623		15.172.880.446	
Transporte ferroviário de farelo de soja - 2012				
Estação de Origem	(TU)	(%)	(TKU)	(%)
T. Olacyr F. Moraes (Chapadão do Sul)	753.779	14	991.473.804	18
Total Geral do Brasil	5.378.403		5.646.976.522	

Fonte: CNT, 2013.

Dentro desse escopo foi possível perceber como estão articulados a logística e o sistema de transporte do estado, os fluxos econômicos escoados por meio destes objetos geográficos se dirigem tanto ao mercado exterior quanto ao consumo interno, salvo as devidas proporções, pois a maior parte da

produção, segundo os dados apresentados, vão para outros países. Entretanto, os dados são apenas de uma série de três anos e não mostram todos os destinos e todas as cargas transportadas. No Capítulo 3 serão abordados, por meio de outro banco de dados, o destino, a quantidade e cargas transportadas ao mercado exterior.

No Subcapítulo 2.2 a abordagem da logística corporativa permitirá discriminar como as grandes empresas dominam os sistemas de transporte por meio das privatizações desses meios no estado, apresentando as benesses e mazelas de tais empreendimentos.

2.2 - Logística corporativa e circulação da produção

Ao longo da história da humanidade, a logística foi utilizada em seu primeiro momento para as guerras. Foi necessário pensar em uma cadeia de suprimentos para abastecer os campos de batalhas, com armas, alimentos, material farmacêutico, além da retirada de tropas. Contudo, hoje este termo é difundido principalmente no ramo empresarial e na organização do espaço e das infraestruturas (SILVEIRA, 2011).

Segunda Santos e Silveira (2009) há uma guerra entre os lugares pela atração de indústrias, especialmente as que saem da metrópole paulista em busca de maiores vantagens locais, como doação de terrenos, isenção de impostos, infraestruturas de transportes, entre outros. A existência dessa guerra entre os lugares, da mesma maneira que a guerra bélica, também requer uma logística. Uma logística melhor organizada passa a ser meta de vários estados, logo de vários territórios e de empresas prestadoras de serviços deste tipo, e de outras empresas que optam por possuir sua frota, e um modal próprio para escoamento da produção. Silveira (2013, p.45) corrobora com este pensamento ao afirmar que:

O planejamento em logística aumentou a eficiência dos modais de transportes por meio da otimização de rotas, de tempo de percurso, dos recursos e da gestão na movimentação e do armazenamento de mercadorias e informações. O *Just in time* passou a ser o ponto crucial na diminuição dos custos de produção e a logística passou a ser a estratégia para sua viabilização.

A estruturação de objetos técnicos, que propiciem uma melhor fluidez territorial, é objeto tanto do poder privado quanto do poder público. Os diversos planos e programas de integração territorial tem por objetivo esta fluidez, eles provêm o território com os objetos, que Braga e Castillo (2013, p. 238) denominam de nós logísticos, “dentre os exemplos arrolados, contam-se portos secos, portos marítimos e fluviais, aeroportos, terminais ferroviários e centros de distribuição”. Braga e Castillo (2013, p. 237), ainda salientam sobre o conteúdo dessas formas:

Os nós logísticos, a partir de suas funções de concentração, tratamento e redistribuição de mercadorias, fazem parte dessa base material e normativa de cada subespaço, conferindo-lhe melhores condições de competitividade para a prestação de serviços logísticos e melhores condições de competição para atrair fluxos materiais.

Esses fixos qualificam o território onde são instalados, os nós logísticos podem levar os locais a novos usos, com uma movimentação de fluxos, tanto centrípetos quanto centrífugos. Quanto maior o fluxo e menos qualificação o território possui, maior será a pressão por investimentos. Todavia as pressões por novas melhorias nos sistemas de transportes não se dão por este único exemplo. Silveira (2013, p. 45) salienta que uma ação externa redesenha o território:

Portanto, o aumento da movimentação de mercadorias (do comércio exterior e do mercado interno) pressiona as infraestruturas em transportes e armazenamento. Com isso, também há um maior número de meios de transportes em circulação (especificamente o rodoviário) trafegando com maior tonelagem em vias não planejadas para um aumento “repentino” de cargas. Há, portanto, uma rápida necessidade de infraestruturas de transportes e armazenamento, todavia, o tempo de planejamento e a realização delas são normalmente diferenciados. A construção de uma infraestrutura pode levar muitos anos.

Os investimentos são efetuados pelo Estado ou pelo capital privado. As Parcerias Público-Privadas (PPPs) são as medidas mais utilizadas desde a década de 1990. Segundo Lamoso (2009, p. 50):

Conforme definição da lei, Parceria Público-Privada é o contrato administrativo de concessão, na modalidade patrocinada ou administrativa. Concessão patrocinada é a concessão de serviços públicos ou de obras públicas de que

trata a Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, que envolve, adicionalmente à tarifa cobrada dos usuários, contraprestação pecuniária do parceiro público ao parceiro privado. Concessão administrativa é o contrato de prestação de serviços do qual a Administração Pública é a usuária direta ou indireta, ainda que envolva execução de obra ou fornecimento de instalação de bens.

No primeiro caso da Concessão patrocinada, o exemplo a ser feito é o das vias federais ou estaduais, que são concedidas por um período de tempo para exploração da mesma, em troca de sua manutenção e investimento em melhorias. E no segundo caso, a Concessão administrativa é vista nas concessões portuárias, o Estado é usuário direto deste nó logístico, pois as empresas estatais também escoam suas produções por eles.

As PPP's não podem ultrapassar R\$ 20 milhões em projetos e possuem um prazo de cinco anos de vigência, a diferença dessas e a privatização é a posse do objeto. "Nas privatizações, ocorre a alienação dos ativos públicos ao setor privado, enquanto nas PPP's, ao término do contrato, a infraestrutura implementada é transferida ao setor público" (LAMOSO, 2009, p.50).

Recorrer as PPP's é uma medida do Estado para realizar obras que não estão cabíveis ao seu erário. É preciso ressaltar o duplo sentido desta questão: essas parcerias são realizadas no meio logístico nas vias mais rentáveis, enquanto as outras carecem de infraestruturas e não recebem investimento, o problema não é realizar parcerias para os canais de escoamento mais rentáveis e sim deixar de cuidar dos demais sistemas de transportes.

As PPP's é um dos atributos para melhoria da circulação, mas também o setor privado exerce outro modo para a movimentação de seus produtos. Neste âmbito se encaixa a logística corporativa. Segundo Rogério Silveira (2011, p.4):

A logística corporativa gera vantagens na movimentação de produtos, de serviços e de informações mais rapidamente e com maior segurança e custo reduzido a ponto de inibir as necessidades infraestruturais de transportes e de armazenamento. Também é hábil de estender as distâncias territoriais de produção e de consumo, principalmente pela diminuição do custo e do tempo de transportes e de armazenamentos, especialmente de longas distâncias. Planeja-se e gesta-se uma série de recursos auxiliares que são colocados à disposição para uma melhor eficiência da logística, como a tecnologia da informação, de transportes, de armazenamento, de normatização e tributação.

As empresas buscam um melhor aproveitamento do tempo gasto desde o processo até o consumo do seu produto. Criam seus objetos, seus sistemas de movimento, capazes de atender as suas demandas, pois funcionam estritamente para elas. A logística corporativa não está situada somente nessa forma, ela se realiza também com a prestação de serviços de outras empresas que são portadoras de modais, isto é, daquelas que compraram trechos de modais por meio de concessões (privatizações) ou pelas PPP's.

Em Mato Grosso do Sul os trechos de rodovias federais e estaduais que foram privatizadas ou concedidas à iniciativa privada, já foram elencados no Capítulo anterior, bem como sobre a malha ferroviária, todavia, não se aprofundou o debate acerca deste modal. A América Latina Logística (ALL) é a maior empresa prestadora de serviços neste segmento do transporte no estado.

A ALL foi criada em 1997, por meio de concessões têm a responsabilidade de melhorar e prestar serviços das malhas ferroviárias da antiga Rede Ferroviária Nacional (RFFSA), da malha oeste e sul. Esse direito se estende por trinta anos em 12,9 mil km de ferrovias em seis estados do país (MT, MS, MG, SP, PR, e RS) Atualmente com três empresas terceirizadas a ALL atua em outros modais, são elas; a Brado Logística trabalhando na intermodalidade com contêineres; a Ritmo Logística no modal rodoviário e a Vetria, especialista no transporte de minério de ferro via ferrovia-porto.

A malha ferroviária do estado é sob o domínio desta empresa. Tanto no sentido de exportação como de importação. Dentre os principais produtos transportados estão as commodities agrícolas, fertilizantes, milho, trigo, soja, farelo, óleo vegetal, açúcar, biocombustíveis; e outros produtos da construção civil e extrativista como, siderurgia, florestal, consumo, petroquímico, fertilizantes, contêineres.

A essas atividades industriais, Lamoso (2013) dá o nome de dinâmicas produtivas. O estado de São Paulo exerceu forte influência na formação socioespacial na economia de Mato Grosso do Sul, e continua sendo fortemente persuasivo nos usos do território. Ribeiro Silva (2013) demonstrou que 80% das maiores indústrias do município de Três Lagoas, maior exportador do estado, têm matriz no estado vizinho, São Paulo.

Ribeiro Silva (2013) parte da ideia de Sposito (1996) sobre os eixos produtivos, a BR-262 que ultrapassa os limites territoriais de São Paulo e atravessa Mato Grosso do Sul, é um destes eixos que propiciam a desconcentração industrial das áreas metropolitanas paulistas. Seguindo esta linha de pensamento, se alude que Ribeiro Silva (2013) tem razão, pois nos municípios de Três Lagoas, Água Clara e Ribas do Rio Pardo, perpassados por este eixo (BR-262) está se formando uma especialização no setor florestal.

O município de Três Lagoas conta com duas fábricas de celulose e papel, FIBRIA e Eldorado, em Água Clara o grupo Asperbras, que atua em ramos da construção civil, maquinários industriais e agronegócio, instalará uma fábrica de Plana de fibra de madeira de média densidade (MDF), e em Ribas do Rio Pardo, a CRPE Holding erguerá a terceira fábrica de celulose e papel do estado (PAINEL FLORESTAL, 2014). Apesar da FIBRIA, Eldorado e a CRPE Holding não serem do estado de São Paulo, Ribeiro Silva (2013) evidenciou que a BR-262 é um possível eixo produtivo de Mato Grosso do Sul (Ver Figura 19).

Um dos motivos da instalação dessas empresas, além das vastas áreas para o plantio e redução de impostos fiscais, é a logística favorável da BR-262 e também da ferrovia, por isto há de se considerar como um eixo produtivo a referida rodovia. A sua importância para o contexto geoeconômico sul mato-grossense é reafirmada pelo estudo Centro Oeste Competitivo, realizado pela empresa Macro Logístico, a serviço do governo estadual. A BR-262 deve ser duplicada e concedida à iniciativa privada por uma PPP segundo o estudo.

A logística interfere na localização e no desempenho das produções industriais, segundo o MDIC os principais setores produtivos em 2013 são dos setores de celulose e papel, minério, carne, soja e sucroalcooleiro. Essas dinâmicas são elencadas por possuírem um maior peso na balança comercial, pois suas exportações ultrapassam cinquenta milhões de dólares (US\$ F.O.B.). A Tabela 8 demonstra quais são as empresas e sua localização.

Tabela 8: Principais setores produtivos de MS em 2013

Município	Empresa	Endereço
Três Lagoas	ELDORADO BRASIL CELULOSE S/A	RODOVIA BR 158
Três Lagoas	FIBRIA-MS CELULOSE SUL MATO-GROSSENSE LTDA	RODOVIA BR 158 KM 298
Corumbá	Mineração Corumbaense Reunida S.A.	Rodovia Rod Morraria de San
Corumbá	Mineração Corumbaense Reunida S.A.	Rodovia Morro Do Urucum
Campo grande	JBS S/A	Avenida Duque De Caxias
Campo grande	JBS S/A	Rodovia Br 060 Km 359,8
Dourados	Bunge Alimentos S/A	Avenida 1
Naviraí	JBS S/A	Rodovia Navira/Itaquiraí K
Chapadão do sul	ADM Do Brasil Ltda	Rodovia Ms 306, Km 120
Batayporã	Minerva S.A.	Rodovia Alcides Saovesso
Sidrolândia	Seara Alimentos Ltda	Rodovia BR 060
Três lagoas	Cargill Agricola S A	Rua Egidio Tome
Maracaju	Tonon Bioenergia S.A.	Fazenda Bom Retiro
Dourados	São Fernando Acucar E Alcool Ltda	Rodovia MS-379 (Sentido Lag)
Campo Grande	ADM Do Brasil Ltda	Avenida Principal 01
Maracaju	ADM Do Brasil Ltda	Rodovia Água Fria MS 460 Km

Fonte: SECE MDIC, 2013.

Org.: PRUDENCIO SILVA, 2014.

É importante notar que a maioria das empresas estão localizadas às margens de rodovias, Campo Grande e Três Lagoas apareceram três vezes na tabela e são seguidas por Corumbá, Dourados, e Maracaju duas vezes. Excluindo-se este último, os outros municípios são os quatro com maior PIB do estado. Todavia, a existência dos outros denota o emergir de outros territórios na economia de exportação de Mato Grosso do Sul. A Figura 16 apresenta a localização dos municípios cuja dinâmica produtiva foi elencada na Tabela 8.

Na referida figura, as Mesorregiões Leste e Sudoeste contêm o maior número de setores, cada uma com cinco empresas que exercem maior peso na balança comercial do estado. A primeira se baseia na produção de celulose e papel, que é o produto de maior valor da pauta exportadora de Mato Grosso do Sul. Os dados do MDIC mostram que as duas indústrias de celulose e papel de Três Lagoas juntas exportaram 30% (US\$ F.O.B. 1.040.522.673,00) de um total de US\$ F.O.B. 3.444.660.408,00.

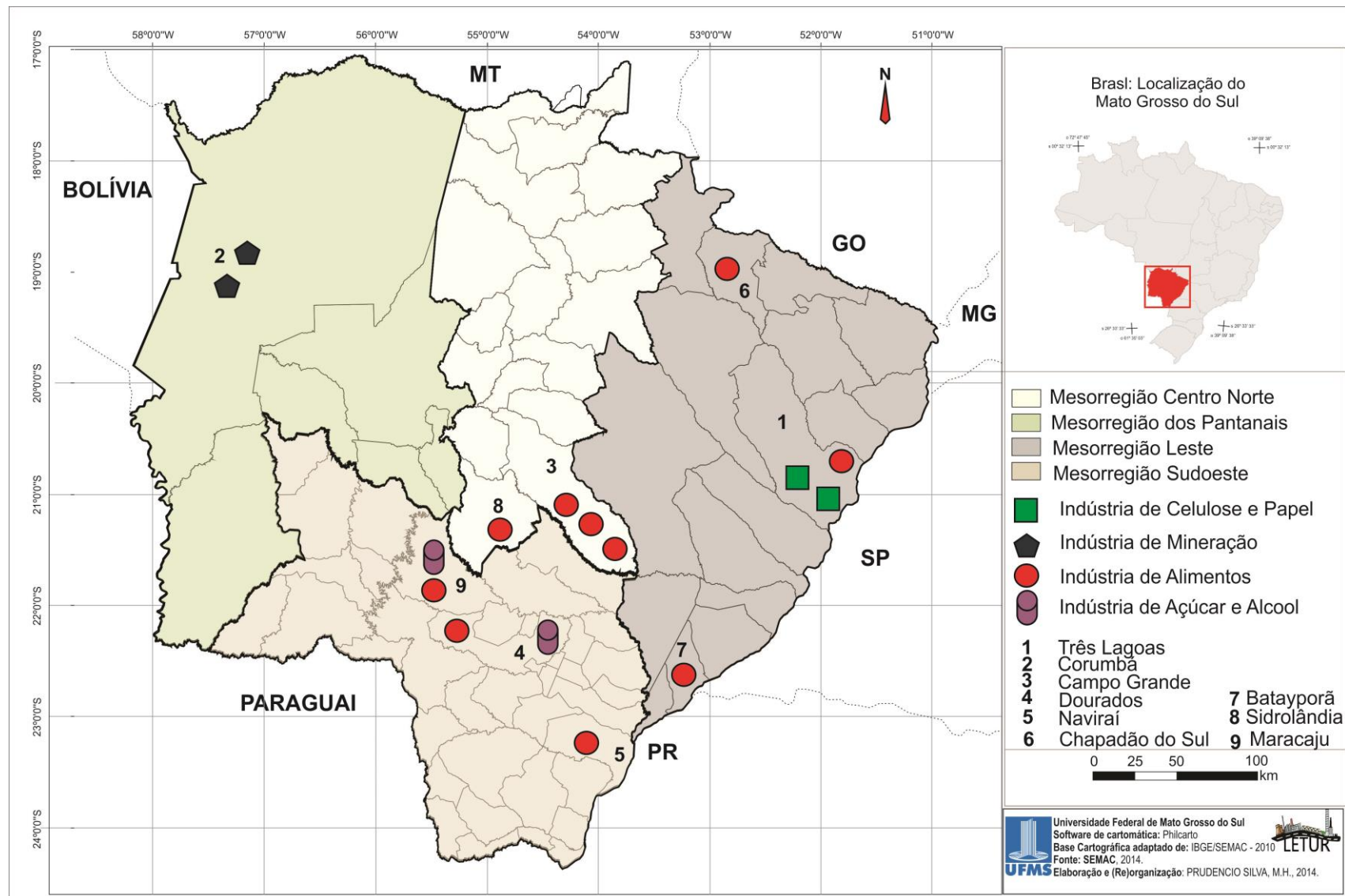
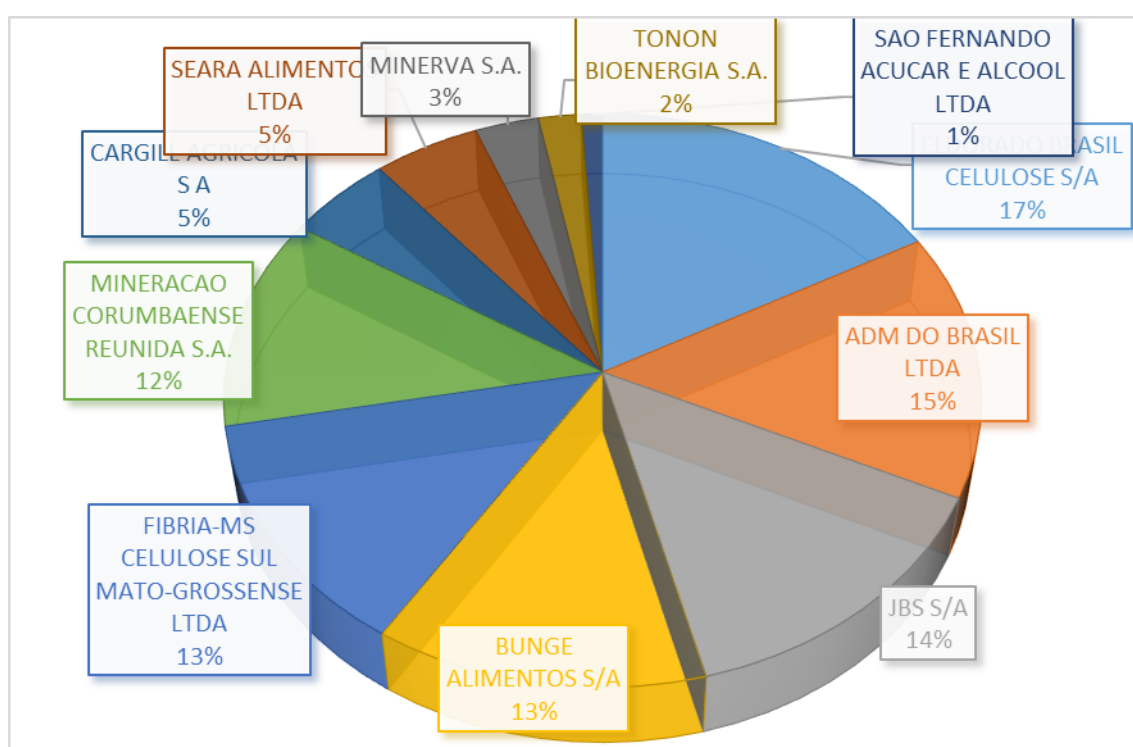


Figura 16: Localização setores produtivos em MS, 2013

O Gráfico 1 demonstra o percentual que cada empresa exportou deste montante. Contudo, a celulose e papel são considerados os produtos mais exportados, pois o dados não discriminam a produção de cada unidade fabril, e sim de toda a empresa e suas unidades em Mato Grosso do Sul, como a Eldorado Brasil e a FIBRIA só possuem unidades em Três Lagoas, as exportações das duas são tidas como as maiores das empresas da Tabela (222).

Gráfico 1: Percentual das empresas exportadoras de Mato Grosso do Sul (2013)



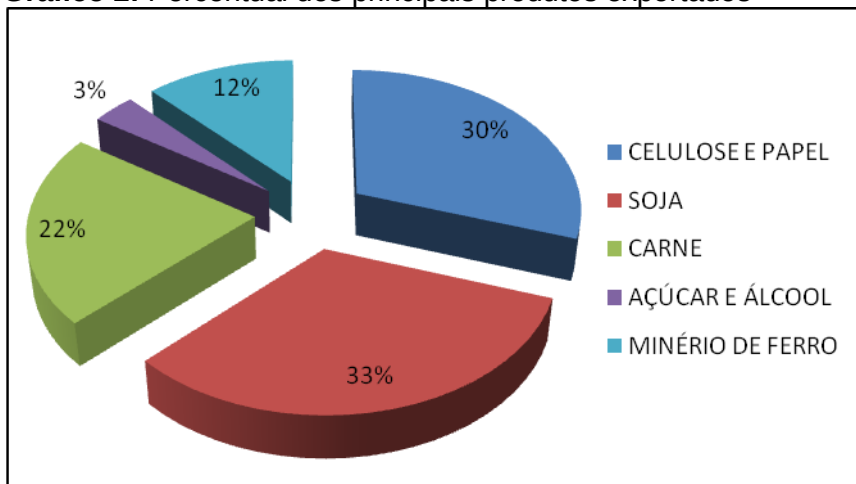
Fonte: MDIC, 2013.

Org.: PRUDENCIO SILVA, 2014.

O número de empresas na Mesorregião Centro-Norte fica em terceiro lugar na classificação por esta divisão regional com as quatro unidades, e a Mesorregião dos Pantaneais com apenas duas. A pauta exportadora de Mato Grosso do Sul, apesar de um grande volume de mercadorias do setor papelero, está voltada para a produção de alimentos. O Gráfico 2 representa o percentual por tipo de produtos exportados, a quantidade de alimentos chega a 55% do total dos produtos se somados o volume de soja e derivados e carne congelada. Ao contrário da situação anterior, não se considera somente

aquelas unidades da Tabela 8, e sim toda a produção das cinco principais mercadorias.

Gráfico 2: Percentual dos principais produtos exportados



Fonte: SECEX, 2014.

Org.: PRUDENCIO SILVA, 2014.

Os produtos alimentícios são seguidos pelo papel e celulose, minério de ferro e a produção sucroalcooleira, logo deve existir uma logística estatal ou privada que favoreça essas dinâmicas produtivas. A ALL atua na logística corporativa via modal ferroviário no estado, dentre esses produtos movimenta os grãos da soja e do minério de ferro, os derivados da soja e a celulose e papel.

No caso das empresas Eldorado Brasil, e FIBRIA seus produtos são exportados via ferroviária, hidroviária e rodoviária. A Eldorado Brasil exporta parte de sua produção via rodoviária até Aparecida do Taboado (MS) de onde saem trens de seu terminal privado, para o porto de Santo (SP) e outra parte é movimenta pelo seu TUP, na hidrovia Paraná-Tietê até Pederneiras (SP) onde continua via férrea até o porto de Santos (Ver Figura 17 e 18), sendo todo seu transporte feito por veículos próprios.



Figura 17: Logística Corporativa da Eldorado Brasil, modal ferroviário e rodoviário
 Fonte: Eldorado Brasil, 2014.

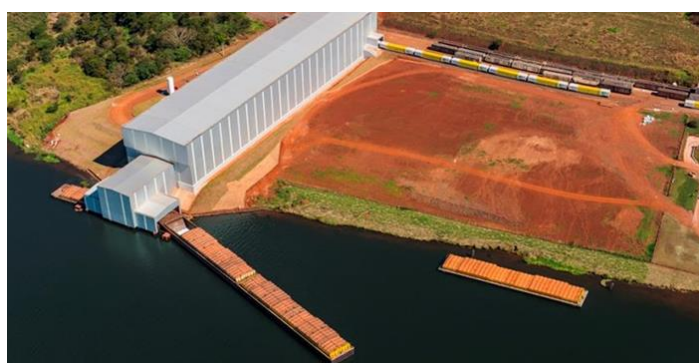


Figura 18: TUP da Eldorado Brasil
 Fonte: Eldorado Brasil, 2014.

A FIBRIA escoar sua produção pelo modal ferroviário, possui dois terminais privados que levam as cargas até o porto de Santos (SP). Suas movimentações são de dois milhões de toneladas por ano e feita também por veículos próprios (FIBRIA, 2014). (Ver Figura 19).



Figura 19: Trens e vagões da FIBRIA
 Fonte: PRUDENCIO SILVA, 2013.

Enquanto uma intermodalidade é apresentada na Eldorado Brasil, a FIBRIA permanece no uso de apenas um modal, a justificativa para o uso do terminal hidroviário é a mesma explicitada anteriormente, a possibilidade de um

frete barato frente ao volume transportado faz deste modal um dos melhores para o escoamento de produtos.

No setor de alimentos, mais especificamente nos produtos de frigoríficos, as carnes congeladas, da JBS, Minerva e Seara são transportadas pela via rodoviária por caminhões com carretas de câmaras frias. A Seara é a única que movimenta suas cargas via ferroviária, também através da ALL.

Os outros produtos brutos e derivados da soja são deslocados por via rodoviária, ferroviária e hidroviária. A Cargill localizada no município de Três Lagoas (MS) escoar parte de suas cargas na via férrea pela ALL Malha Oeste e pelo modal rodoviário. Até fim do ano de 2013, o transporte também era feito pela hidrovía Paraná-Tietê, porém este tipo de circulação foi suspenso (CARGILL, 2014).

A ADM e a Bunge não divulgam por qual modalidade suas cargas são movimentadas. A ANTAQ também não possui tais dados, contudo, a ALL discrimina entre seus clientes essas duas empresas, então pode-se deduzir que parte das mercadorias destas empresas escoam pelo modal ferroviário.

As produções de minérios são exportadas pelos três modais abordados, hidroviário, ferroviário e rodoviário, as cargas são transportadas pelas barcaças na hidrovía do Rio Paraguai. O trabalho de campo realizado em Corumbá em 05/2014 possibilitou o registro da locomoção das barcas (Ver Figura 20).



Figura 20: Barcaça de minério de ferro no Rio Paraguai
Fonte: Trabalho de Campo, 2014.

Além dos registros, a visita *in loco* permitiu conferir a existência de um porto de transbordo de outras cargas de importação e exportação. O porto

Cinco Bacia, atua no reparo e na troca de cargas de uma barcaça para outra, o mesmo entreposto atende as cargas que saem de outros lugares do Brasil, e importações que vem da Argentina, do Uruguai, da Bolívia e o Paraguai (Ver Figura 21).



Figura 21: Porto Cinco Bacia, Corumbá (MS)

Fonte: Trabalho de Campo, 2014.

Não foram obtidos dados com as empresas sucroalcooleiras sobre a forma como seus produtos são escoados.

No Capítulo 3 esses cinco produtos serão analisados a luz da plataforma AliceWeb do MDIC, que discrimina a forma, o volume, e o destino das mercadorias de cada município brasileiro. A partir desta base de dados poderá se traçar os caminhos percorridos pelas produções dos setores produtivos de Mato Grosso do Sul, solucionando essa falta de dados disponibilizados por outros órgãos estatais e privados.

2.3 - Mato Grosso do Sul na integração latino americana

A integração do território brasileiro foi objetivo de vários planos e programas de governos imperiais, democráticos e ditatoriais. A importância em manter as riquezas naturais fora do alcance dos países vizinhos entra em contraste com a busca pela renegada integração territorial e econômica do passado.

No Capítulo 1 foram destacados os vários planos e programas para tentativas de uma integração nacional. As propostas para ligação entre as economias da América do Sul entram em voga no início da década de 1990 com a assinatura do Tratado de Assunção em 1991, pelo Brasil, Argentina, Uruguai e Paraguai, constituindo uma Zona de Livre Comércio entre estes

países, denominada Mercado Comum do Sul (MERCOSUL) na tentativa de embate contra a crise global da época (VITTE, 2013).

Além do MERCOSUL, nos anos 2000 entrou em vigor a União das Nações Sul Americanas (UNASUL), outro bloco econômico e ao mesmo tempo um foro de discussão sobre os rumos da comunidade sul americana, todos os países, menos a Guiana Francesa, estão reunidos na UNASUL. A diferença entre o MERCOSUL e a UNASUL reside na amplitude territorial para integração, enquanto o primeiro prevê uma criação de mercado comum, de livre comércio e circulação entre os países membros, o segundo ressalta a importância de discussão e união da América do Sul para conformação de um único bloco econômico e uma melhor inserção no mercado mundial (UNASUL, 2014).

Vitte (2013) ressalva que além desta normatização para o início do MERCOSUL, o então presidente Fernando Henrique Cardoso (1994-2002) instituiu a política de Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA), porém ela toma maior corpo com o governo de Luís Inácio Lula da Silva (2003-2012), pois encontra no PAC um parceiro para realização das atividades. Lamoso (2009, p.55) demonstra a importância desta integração:

A integração que inicia pela base física é o passo para nossa aproximação cultural, nossa união de forças para superação das assimetrias e para o nosso maior intercâmbio. A fragmentação das forças dos países sul-americanos os coloca expostos aos interesses de economias, às ações das corporações privadas que repatriam lucros para fora do continente, explorando o meio ambiente e a força de trabalho (precarização do trabalho).

Os territórios não se baseiam somente pela economia, apesar de o viés primeiro das ações do IIRSA seja o poderio econômico. As ligações entre as diferentes culturas, saberes e conhecimentos dos povos sul americanos podem resultar em novas inovações técnicas e despontarem no cenário mundial, possibilitando maior resistência às corporações que não se integram ao local e transformam sua dinâmica a favor de seu lucro, precarizando o território. Rogério Silveira (2013, p. 50) ratifica a finalidade da IIRSA:

O programa IIRSA foi organizado em nove Eixos de Integração e Desenvolvimento (EID), conforme a vocação produtiva e a potencialidade de desenvolvimento de cada região da América do Sul. As infraestruturas de integração objetivam a coesão

física do bloco de países com a finalidade de aumentar as relações comerciais, ou seja, a integração comercial. Por outro lado, um verdadeiro bloco econômico pretende também o desenvolvimento comum e a diminuição das disparidades regionais entre países e os diversos territórios dos países integrantes. Uma meta é usar a construção desses grandes empreendimentos de infraestruturas de integração como geradores de desenvolvimento, mediante a criação de emprego e renda, pois um aumento real da renda pressupõe alteração, concomitante, na demanda e na oferta de bens e serviços.

Os Eixos de Desenvolvimento citados pelo autor indicam a metodologia proposta pela IIRSA para efetivar suas ações sobre os territórios dos seguintes países; Brasil, Argentina, Bolívia, Paraguai, Chile, Colômbia, Equador, Guiana, Peru, Suriname, Uruguai, e Venezuela. Esta política prevê o investimento em infraestruturas para interligar as principais economias exportadoras destes países (IIRSA, 2014).

Cada eixo proposto é acompanhado por Grupos de Estudos Técnicos, que respondem ao Conselho Sul-Americano de Infraestrutura e Planejamento (COSIPLAN), órgão interior à UNASUL, responsável pela integração física e econômica dos países membros (MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO, 2014). A Tabela 9 demonstra cada eixo, os gastos e os números de projetos e grupos de trabalho.

Tabela 9: Discriminação dos Eixos de Integração e Desenvolvimento

Eixos de Integração e Desenvolvimento (EID)	Número de Grupos	Projetos		Investimentos estimados	
		Nº	%	(US\$)	%
Eixo do Amazonas	7	64	12	6.099,90	5
Eixo Andino	10	64	12	9.343,50	8
Eixo Capricórnio	5	76	14	8.979,10	8
Eixo do Escudo Guayanés	4	18	3	4.540,30	4
Eixo da Hidrovia Paraguai-Paraná	5	93	18	6.514,80	6
Eixo Interocênico Central	5	61	11	4.112,70	4
Eixo Mercosul-Chile	6	105	20	44.389,80	38
Eixo Peru-Brasil-Bolívia	3	25	5	29.557,80	25
Eixo do Sul	2	27	5	2.738,00	2
Total	47	531	100	116.120,60	100

Fonte e Org: Rogério Silveira, 2013.

Reorganização: Prudencio Silva, 2014.

Os Eixos Mercosul-Chile e Peru-Brasil-Bolívia, são os que mais possuem projetos, grupos e valor investido. Rogério Silveira (2013) assevera que essa grande quantidade de recursos se deve por estes eixos perpassarem as regiões de maior PIB dos países. Todavia a atenção se pauta para o Eixo Interoceânico Central, apesar de ser o quinto em inversões de capital, é o plano que trata por excelência do estado de Mato Grosso do Sul, objeto da presente pesquisa.

A Figura 22 apresenta a espacialização deste EID. Além de Mato Grosso do Sul, ele age sobre os estados de São Paulo, Mato Grosso, Rio de Janeiro e Paraná, e pelas nações da Bolívia, Paraguai, Chile e Peru.



Figura 22: Área do Eixo Interoceânico Central

Fonte: IIRSA, 2014.

Este Eixo se estende de leste a oeste na América do Sul, a Figura 22 não foi reeditada para melhor apreender o conjunto de cidades, rodovias, e hidrovias que formam o Eixo, na reorganização, os detalhes poderiam se perder. A abrangência do Eixo Interoceânico Central lembra outras duas regionalizações de possíveis ações, uma delas pertence ao Plano Nacional de Logística e Transporte (PNLT), já discutido no Capítulo 1, e a outra do trabalho de Egler (2011).

No PNLT as áreas de atuações são divididas em Vetores Logísticos, cada um receberá investimentos de acordo com a produção de mercadorias presentes e os consequentes modais para escoamento. Os vetores foram determinados de acordo com a comparação dos PIB's, proximidade macro e micro regional, produção setorial, corredores de transporte e vulnerabilidade ambiental (PNLT, 2014).

Ao todo são sete vetores, sendo eles: o Vetor Amazônico, Vetor Centro Norte, Vetor Nordeste Setentrional, Vetor Noroeste Meridional, Verto Leste, Vetor Centro Sudeste e Vetor Sul. O Vetor Centro Sudeste possui uma abrangência muito parecida com a divisão feita pela IIRSA, as variáveis de formação de cada projeto são as mesmas, porém com uma ou outra a mais. A Figura 23 revela tal assertiva.



Figura 23: Vetores Logísticos - PNLT
Fonte: PNLT, 2014.

Os estados de Mato Grosso do Sul, São Paulo e partes de Mato Grosso, Minas Gerais, e Paraná, estão presentes nas duas regionalizações dos planos. A semelhança entre as áreas de atuação se deve ao fato não só das variáveis, mas também dos investimentos de outros programas. O Capítulo 1 demonstrou como as políticas se manifestam em planos e programas, instituições que se

imbricam para delinear o (re)uso do território, contudo nesta parte do trabalho é importante evidenciar como esta ligação se estreitam nos investimentos.

Os recursos para IIRSA são provindos do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), Corporação Andina de Fomento (CAF) são fundos nacionais e multilaterais que apoiam esta iniciativa de integração. Os valores que financiam as obras são diferentes e de fundos diferentes, conforme a localização de cada uma, em alguns casos o BNDES está financiando a maior parte das construções.

O PNLT possui fundos próprios, porém conta com ajuda do PAC, a IIRSA também faz uso dos montantes do PAC, não diretamente, isto é, infraestruturas construídas com dinheiro do PAC fazem parte de algumas agendas da IIRSA. A Tabela 8 discrimina os valores previstos para uso do e no PNLT, tanto próprios como do PAC para o Vetor Centro-Sudeste.

Tabela 10: Valores investidos pelo PNLT e PAC no Vetor Centro-Sudeste

Modal	PAC Autorizado (R\$)	Investimento Previsto (R\$) – PNLT
Ferroviário	12.141.650.000,00	41.991.769,56
Hidroviário	1.062.447.000,00	14.000,00
Portuário	-	7.341.370,00
Rodoviário	7.532.252.000,00	11.232.277,59
Total	20.736.349.000,00	60.579.417,15

Org: PRUDENCIO SILVA, M. H.
Fonte: PNLT, 2014.

Os valores do PAC são extremamente maiores que os do PNLT, a maior parte dos dois projetos é para o investimento no modal ferroviário, condizente com a realidade deste Vetor, pois os produtos principais são as commodities, produtos de baixo valor agregado que necessitam ser escoados em grandes quantidades e mais rapidamente.

A perspectiva de consolidar os setores produtivos (PAC e PNLT) e a integração dos países da América do Sul (IIRSA) são as duas manobras governamentais para maior inserção na economia global. Dentre estas intervenções, Mato Grosso do Sul tem um re-uso de seu território, sua formação sócio espacial é levada em conta neste processo, e suas dinâmicas

produtivas são os baluartes de sua importância para as propostas governamentais.

Na IIRSA a carteira de projetos do Eixo Interoceânico Central prioriza cinco produtos de exportação, o cobre refinado, o minério de cobre, óleos brutos de petróleo, grãos de soja e minério de ferro. Os dois últimos produtos estão entre aqueles elencados como principais mercadorias da pauta de exportação de Mato Grosso do Sul (IIRSA, 2014).

Em âmbito maior apresentar dois principais produtos do Eixo demonstra a razão de grandes investimentos nesta unidade da federação. Outras dinâmicas produtivas são abordadas na IIRSA, a produção de grãos, óleo e farinha de soja; pecuária bovina e suína; indústrias do couro e têxteis; madeiras; avicultura; cimento e minério de ferro.

Para realizar as ações deste Eixo, o mesmo foi dividido em cinco grupos, o Grupo 1: Conexão Chile - Bolívia - Paraguai - Brasil; Grupo 2: Otimização do corredor Corumbá - Santos - São Paulo - Rio de Janeiro; Grupo 3: Conexão Santa Cruz - Puerto Suárez - Corumbá; Grupo 4: Conexão Santa Cruz - Cuiabá; Grupo 5: Conexões Ilo/Matarani - Desaguadero - La Paz + Arica - La Paz + Iquique - Oruro - Cochabamba - Santa Cruz. A Figura 24 traz a disposição de cada grupo no Eixo de Desenvolvimento.

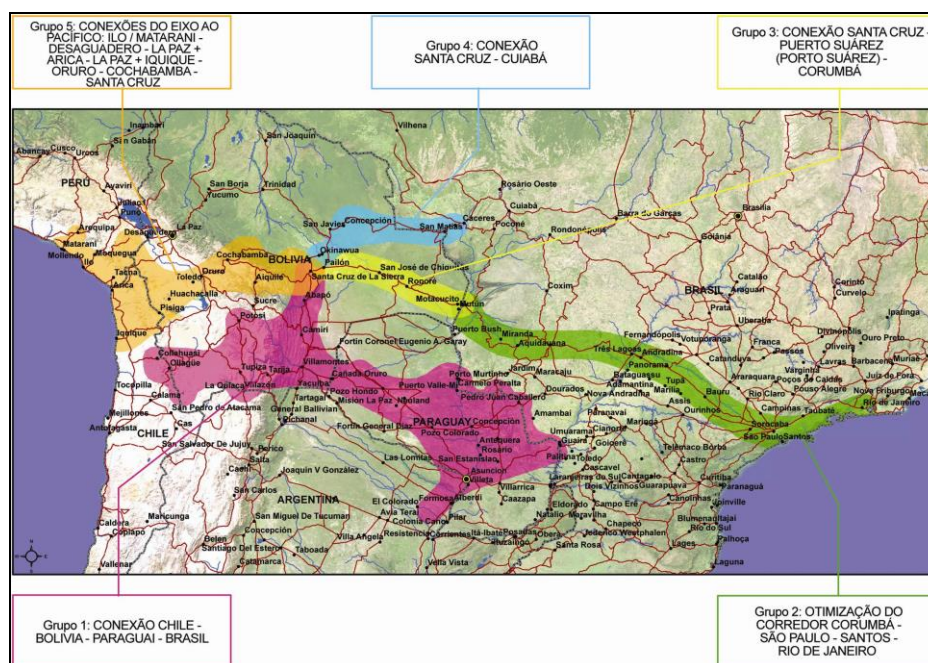


Figura 24: Obras do Eixo Interoceânico Central
Fonte: IIRSA, 2014.

A segunda maior parte de intervenção no território é o Grupo 2, que garantirá o funcionamento do corredor bioceânico, empreendimento que facilitará o escoamento das produções que tem como destino países asiáticos. Segundo os dados do MDIC (2014), desde o ano de 2010 o maior comprador de mercadorias do estado de Mato Grosso do Sul foi o China, isto reforça o papel que o estado vem tendo nas exportações brasileiras, além de justificar o volume de investimentos.

Os dados da Tabela 11 especificam o valor investido, o local, o número de construções e readequações que são feitas por parte do Grupo 2 no estado. Os objetivos propostos para estas infraestruturas é reduzir os custos de cargas transportadas dos países participantes deste grupo para o comércio exterior via oceano Atlântico e Pacífico, e entre os mesmos, além de aumentar o nível de participação do modal ferroviário na matriz de transportes e impulsionar o turismo na região do pantanal (IIRSA, 2014).

Tabela 11: Obras do Eixo Interoceânico Central

Eixo Interoceânico Central: Grupo 2	Investimento estimado (US\$ milhões)
Anel ferroviário de São Paulo (trechos Norte e Sul)	300
Contorno ferroviário Campo Grande	31
Circunvalação viária de Campo Grande	22
Circunvalação viária de Corumbá	6,5
Arco viário do Rio de Janeiro e acesso viário ao porto Itaguaí	550
Melhoria do trecho ferroviário Bauru - Santos (SP)	41,4
Melhoria do trecho ferroviário Campo Grande (MS) - Bauru (SP)	0
Construção das avenidas perimetrais do porto de Santos e dragagem	178
Melhoria do trecho ferroviário Corumbá - Campo Grande (ferrovia do Pantanal)	0
Total	1128,9

Org: PRUDENCIO SILVA, M. H.

Fonte: IIRSA, 2014.

Cinco destas construções é para o modal ferroviário, a intencionalidade de aumentar o fluxo de cargas deste tipo de transporte é reflexo dos tipos de cargas transportadas, isto é, as commodities agrícolas. Desde as

concessões ferroviárias o objetivo único deste modal foi o transporte de mercadorias industrializadas, o número de passageiros é irrisório no país, e no Mato Grosso do Sul, não há este tipo de transporte (Ver Figura 25).

Segundo Venconvsky (2011) a partir da década de 2000 as linhas férreas que antes ligavam cidades e trasladavam grande número de pessoas hoje se tornam inimigas da urbe. Todas as malhas ferroviárias são retiradas da cidade, realizando contornos. A justificativa é o melhoramento das condições de transporte urbano, as vias férreas são um entrave e causam problemas no fluxo interno.

Em Três Lagoas/MS o contorno ferroviário já foi aprovado e iniciado. A cidade que nasceu pelo potencial deste modal, hoje o atrapalha. Contudo suas obras estão paradas devido a problemas em licitações, os dormentes estão expostos às intempéries do tempo. A obra antes de responsabilidade do DNIT foi encampada pelo governo estadual, haja visto a demanda das grandes corporações para que este contorno seja terminado e suas cargas possam fluir mais rapidamente (HOJEMS, 2014).

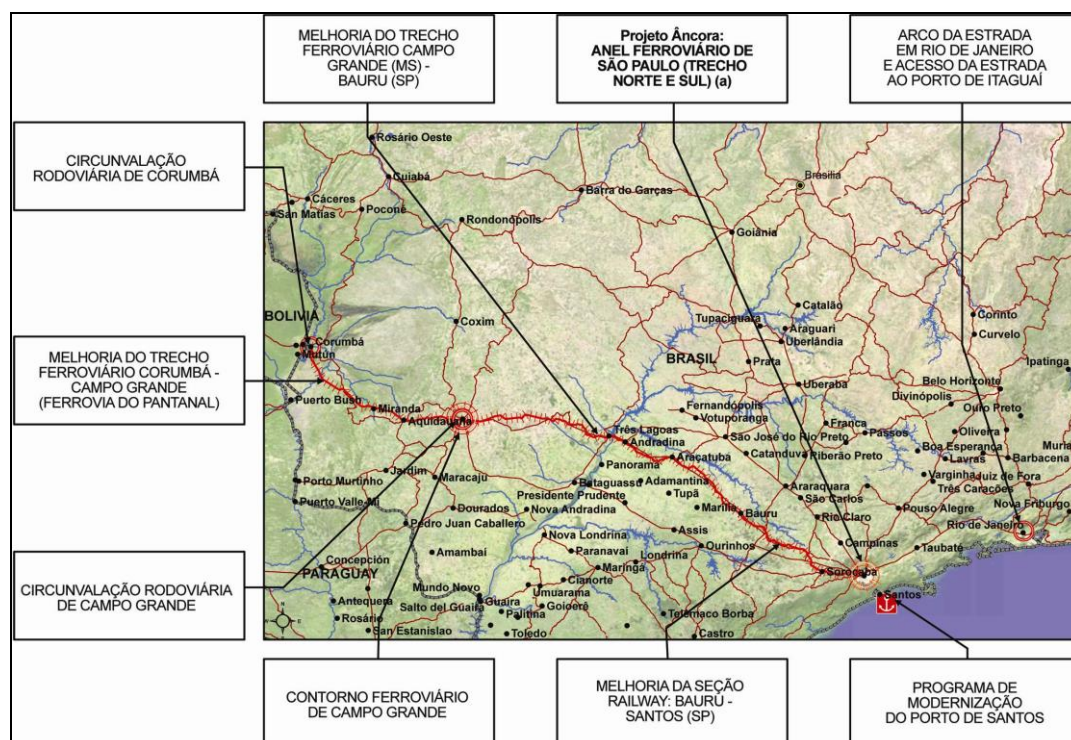


Figura 25: Localização dos empreendimentos do Grupo 2 no Eixo Interoceânico Central

Fonte: IIRSA, 2014.

Na Figura 26, pode ser visto o contorno ferroviário de Três Lagoas/MS e os dormentes empilhados antes do término da obra. A grande crítica não é em si ao fato da retirada dos trilhos da cidade, e sim a falta de uma verdadeira integração. Priorizar somente o transporte de mercadorias industrializadas é um erro do ponto de vista da integração. Nos objetivos da IIRSA constam o aumento do turismo no pantanal, e o aumento da interligação cultural entre os países membros, e não haver nenhuma obra no sentido do transporte ferroviário para passageiros é contrário a estas metas.



Figura 26: Construção do contorno ferroviário em Três Lagoas/MS

O modal ferroviário não comporta somente um grande número de produtos, mas também de passageiros, a integração cultural que poderia ser gerada neste sentido seria um ponto chave para fortalecimento da UNASUL. Ademais, a concorrência por este tipo de movimentação seria benéfica para melhoria dos valores repassados aos passageiros, ou seja, a concorrência entre o modal ferroviário e o rodoviário, as empresas seriam obrigadas a fornecer melhores benefícios e preços ao consumidor. Este é um dos pontos que mereciam maior discussão dentro da IIRSA.

Todavia, não se pode desvalidar os avanços dos vários programas e planos de infraestrutura e logística para o país e a América do Sul por alguns pontos falhos, e nem por isso menosprezar estes pontos e ressaltar só o que é bom, se deve ter um crivo analítico e não cair nas armadilhas teóricas das críticas por si só. Deste modo, se concorda com Barat (2007, p.161):

Uma política inteligente e coordenada para as infraestruturas de logística e transporte poderá dar suporte a um novo ciclo sustentado de crescimento econômico, se levar à redução, tanto dos custos e perdas resultantes da

inadequação dos sistemas de coleta, estocagem e transbordo, como dos tempos e custos de imobilização das cargas em trânsito. Se permitir, sobretudo, a redução dos custos de comercialização - pela racionalização dos fluxos -, dos custos operacionais dos veículos e terminais, assim como dos tempos de espera. Um novo ciclo de crescimento terá, sem dúvida, um grande apoio na racionalização das logísticas, pela intensificação do uso do transporte multimodal, bem como pela ampliação da participação privada na futura expansão das infraestruturas, por meio de mecanismos inovadores de Parcerias Público-Privadas. Assim, a logística e o transporte irão criar novos mercados e oportunidades de negócios, fornecimentos e empregos e, por certo, serão uma garantia de suporte para a tão almejada retomada do desenvolvimento.

O investimento em infraestruturas gera não só novos fluxos e maiores volumes de mercadorias, mas também empregos na construção civil, no setor de transporte, e conseqüentemente no comércio e serviços. O ponto do atual Governo Federal é inverter capital em obras de integração para chegar a um possível desenvolvimento. O desenvolvimento é entendido enquanto crescimento econômico e logo social, pois para dividir renda é necessário gerar renda. Portanto Rogério Silveira (2013, p. 51) é categórico ao afirmar que:

Não somos, por outro lado, ingênuos a ponto de acreditar que a geração de desenvolvimento, como alertava Ignácio Rangel, seja a solução para as desigualdades e, ao mesmo tempo, seja ela que leve a sociedade mundial à paz e à tranquilidade. Isso não é desenvolvimento, pois ele, enquanto categoria histórica expressa mudanças e essas podem ser boas ou ruins. O desenvolvimento, entendido como mudança na sociedade capitalista (reformismo), sempre resolverá um problema e gerará outro. O problema é saber qual a intensidade da desigualdade solucionada e da criada e em qual espaço elas se materializarão. Assim, qualquer proposta, nesse sentido, é reformista, pois serve para amenizar as desigualdades no capitalismo. Algo, além disso, está no âmbito revolucionário, ou seja, no campo da mudança do modo de produção.

Desenvolver sempre resolverá uma desigualdade e gerará outra, não existe sociedade perfeita e sem diferenças. Os objetos técnicos criados para fortalecer e criar fluxos de mercadorias e resultar em geração de renda direta

(através de novos empregos) e indireta (mercado externo, superávit) é um dos modos para o desenvolvimento do país e das unidades da federação. Mato Grosso Sul, recebe investimento diretos do Governo Federal e de outras entidades supranacionais, e investe o próprio capital numa tentativa de dinamizar sua economia.

Logo, compreender quais infraestruturas estão presentes e foram criadas, e para quais dinâmicas produtivas, e o porque disto, estão no ponto central de compreender a formação sócioespacial de Mato Grosso do Sul, de um território que até a década de 1950 era rarefeito de vias rodoviárias, para um dos estados mais exportadores do Brasil. Nos últimos 60 anos o estado teve sua dinâmica alterada, de extensas criações de gado à agroindústria, longe de entender a pecuária como atraso, mas sim de compreender que os usos do território foram modificados.

As comunicações ultrapassam os limites dos países vizinhos, o Mato Grosso do Sul se torna âmbito de grandes empreendimentos, e tem sua importância ressaltada no mercado mundial e principalmente sul americano, é peça chave da política de fortalecimento da UNASUL. O findar desta associação em um bloco econômico refletirá em força contra o capital externo que explora os territórios dos países.

Desta feita, resta analisar como os modais rodoviário, hidroviário e ferroviário, corroboram com esta dinamização da economia sul mato-grossense. As principais dinâmicas produtivas do estado serão analisadas no Capítulo 3 através da plataforma ALICEWEB do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior que disponibiliza os dados de exportação e quais modais são utilizados. Seguem as análises.

3 - TRANSPORTES E COMÉRCIO EXTERIOR

3.1 - Integração, Mercado Exterior e Neodesenvolvimentismo.

A integração sul-americana é um objetivo buscado desde os anos 2000, contudo volta à pauta de políticas públicas dos governos nos últimos anos, especialmente do Brasil, onde a perspectiva de integração é vista como possível desenvolvimento econômico. Para se realizar esta integração é necessário além da integração política econômica, cultural e social, a integração física, isto é, os transportes que ligarão as diversas regiões de cada país. É pelos modais (rodoviário, hidroviário, aeroviário, ferroviário e dutoviário) que podem se efetivar esta integração, mais especificamente a integração econômica, ponto chave para o desenvolvimento.

Políticas públicas de transportes são criadas pelos distintos países, mas estes podem planejar juntos com a Iniciativa para Integração Sul-Americana (IIRSA) projeto desenvolvido nos anos 2000, mas que é retomado com força no atual período. O governo brasileiro, para estruturar o território com os transportes necessários, realiza inversões de capital privado para obras públicas por meio de Políticas Públicos Privadas (PPP's) tendo como base vários programas e planos para execução das obras.

O transporte é uma das principais condições para realização da circulação de mercadorias, quando se trata de mercado exterior, a necessidade de rapidez e agilidade, de uma logística bem organizada é ainda mais imprescindível. A velocidade nos transportes sobressai nestes tempos de globalização como fator de redução de custos operacionais, que consequentemente recaem no valor final dos produtos. Isto é reflexo da necessidade de competitividade.

Quanto menor o tempo gasto para a movimentação das cargas até a saída do país, maior a competitividade do produto no comércio exterior. A exigência desta competitividade impulsiona a construção de infraestruturas mais fluídas. Rogério Silveira (2013) destacou esta importância ao demonstrar que a pressão de fluxos resulta em construções de fixos, como foi abordado no Capítulo 2.

Seguindo nesta linha de raciocínio uma das principais instituições brasileiras, o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transportes (CONIT, 2011), parte de uma diretriz de política de transporte que é fomentar a integração nacional e dos diversos modais para baratear para movimentar mais bens e pessoas. Este objetivo é buscado pela volta do planejamento do território, por meio do Plano Nacional de Transporte e Logística (PNLT) de 2007.

Além de contar com recursos próprios para realização das obras, existem outros programas e empresas direcionando recursos e atividades. Como o Programa de Aceleração do Crescimento I e II (PAC I e II), Programa de Investimento em Logística (PIL), e a Empresa de Planejamento e Logística (EPL). Dentro deste arcabouço de instituições que efetuam obras em todos os modais, é importante discriminar a origem de seus recursos. Grande parte destes vem do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) e de Parcerias Público Privadas (PPP's).

Toda a estrutura de transporte e suas ampliações explicitadas no Capítulo 2 (hidroviária, rodoviária, e ferroviária) são voltadas especialmente para circulação de mercadorias do país. Demonstrando esta realidade o Mato Grosso do Sul participa com pouco mais de 2% da quantidade de produtos exportados pelo Brasil no ano de 2013, segundo os dados do Ministério do Desenvolvimento da Indústria e do Comércio Exterior (MDIC), apresentados na Tabela 12.

Tabela 12: Mato Grosso do Sul na exportação brasileira em 2013

BRASIL	(%)	MATO GROSSO DO SUL	(%)
242.178.649.273	100	5.256.284.227	2,17

Fonte: MDIC, 2014.

Org.: PRUDENCIO SILVA, M. H., 2014.

Esta participação *a priori* pode parecer pouca, porém quando se discriminam os dados se percebe a importância de algumas partes do estado na pauta exportadora. Na Tabela 13 são apresentadas as 15 mercadorias mais exportadas pelo Mato Grosso do Sul em 2013, sua quantidade absoluta e relativa com a quantidade exportada por todo o país. Os produtos bovinos,

desde carnes congeladas, frescas, refrigeradas e o couro, somam 43,88% da produção nacional. O setor de carnes é o terceiro na lista de produtos exportados do estado e movimenta mais de meio milhão de dólares. As grandes pastagens nos domínios do pantanal sul mato-grossense e parte do sul do estado são as bases da produção de carne bovina.

A agroindústria é forte no território estadual, a pasta química de madeira é responsável por 21,58% do total nacional, somando à produção do papel que está ligada a este setor obtêm-se um total de 28,72%, um valor alto não só no contexto de país, mas também em escala local, pois a fabricação de papel e celulose acontece em maior peso na mesorregião do leste de Mato Grosso do Sul, em Três Lagoas/MS.

As commodities produzidas no estado representam a maior parte de sua pauta exportadora, além dos já enunciados existe o minério de ferro, a soja, o açúcar e o milho. Os mesmos são os quatro primeiros produtos da pauta nacional, no estado ocupam respectivamente, o 6º, o 1º, o 4º e 5º lugares na lista segundo o MDIC, em 2013. O minério de ferro representa apenas 1,54% do valor bruto nacional, porém é importante frisar que apenas na cidade de Corumbá/MS existe este tipo de extração. Para um total nacional é pouco, mas quando se coloca que apenas uma cidade de todo o estado possui esta relevância, o cenário muda de tamanho.

Mato Grosso do Sul produz 22,39% das mercadorias advindas da soja exportada pelo Brasil, o açúcar 5,42%, e o milho 6,95%, contudo ao contrário das demais produções, estas não se estabelecem em uma única cidade, estão em municípios da mesorregião sul e centro-norte.

Tabela 13: Produtos exportados pelo Brasil e Mato Grosso do Sul em 2013

OD	PRODUTOS EXPORTADOS PELO BRASIL	QUANTIDADE	OD	PRODUTOS EXPORTADOS PELO MS	QUANTIDADE	(%)
1º	MINERIOS DE FERRO NAO AGLOMERADOS	25.996.245.937	1º	SOJA, MESMO TRITURADA	1.201.497.183	5,27
2º	SOJA, MESMO TRITURADA	22.805.760.010	2º	PASTA QUIM.MADEIRA	1.040.522.673	21,58

3º	OUTROS ACUCARES DE CANA	9.155.514.832	3º	CARNES DESOSSADAS DE BOVINO, CONGELADAS	511.278.721	11,42
4º	MILHO EM GRAO	6.247.628.396	4º	OUTROS ACUCARES DE CANA	496.401.339	5,42
5º	BAGACOS DA EXTR. DO OLEO	4.820.835.707	5º	MILHO EM GRAO	434.362.002	6,95
6º	PASTA QUIM. MADEIRA	4.477.260.843	6º	MINERIOS DE FERRO NAO AGLOMERADOS	400.593.926	1,54
7º	CARNES DESOSSADAS DE BOVINO, CONGELADAS	4.198.991.799	7º	PEDACOS E MIUDEZAS, GALOS/GALINHAS	273.165.813	6,51
8º	PEDACOS E MIUDEZAS, GALOS/GALINHAS	2.804.729.786	8º	OUTS. COUROS BOVINOS	117.695.579	20,45
16º	CARNES DE GALOS/GALINHAS, N/CO RTADAS	1.131.457.595	9º	FARINHAS E "PELLETS", DA EXTRACAO DO OLEO DE SOJA	109.549.081	15,97
29º	OUTRAS CARNES DE SUINO, CONGELADAS	854.188.134	10º	CARNES DESOSSADAS DE BOVINO, FRESCAS OU REFRIG	102.595.906	12,01
33º	CARNES DESOSSADAS DE BOVINO, FRESCAS OU REFRIG	686.169.786	11º	BAGACOS DA EXTR. DO OLEO	80.456.957	1,32
42º	FARINHAS E "PELLETS", DA EXTRACAO DO OLEO DE SOJA	575.423.817	12º	OUTROS MINERIOS DE MANGANES	50.194.094	*
52º	OUTS. COUROS BOVINOS	480.455.359	13º	CARNES DE GALOS/GALINHAS, N/CO RTADAS	42.758.873	1,52
64º	PAPEL FIBRA		14º	PAPEL FIBRA	36.422.437	7,58
			15º	OUTRAS CARNES DE SUINO, CONGELADAS	29.360.435	2,59

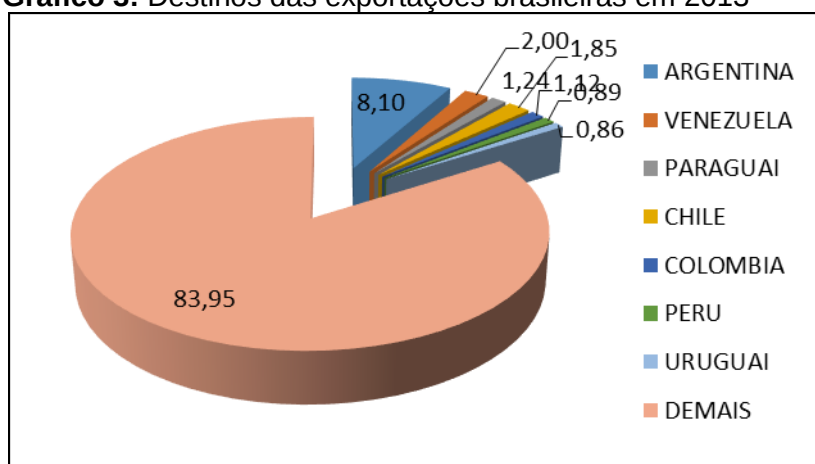
Fonte: MDIC, 2014.

Org.: PRUDENCIO SILVA, M. H., 2014.

Há de se entender que maior parte da produção brasileira não são destinadas aos países sul-americanos. A plataforma de dados do MDIC (2014) demonstra que não existe uma interação tão forte no mercado exterior sul-

americano. O Gráfico⁷ 3 aborda a porcentagem de exportação do Brasil para os países do continente, enquanto o Gráfico 4 expõe a importação feita pelo país. Praticamente a dinâmica de trocas é a mesma nos dois casos, a maioria dos produtos é enviada para outros lugares.

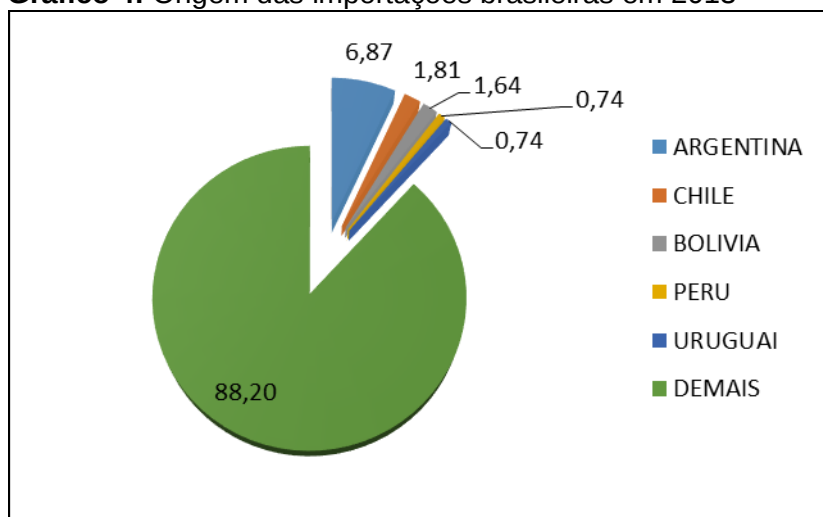
Gráfico 3: Destinos das exportações brasileiras em 2013



Fonte: MDIC, 2014.

Org: PRUDENCIO SILVA, M. H., 2014.

Gráfico 4: Origem das importações brasileiras em 2013



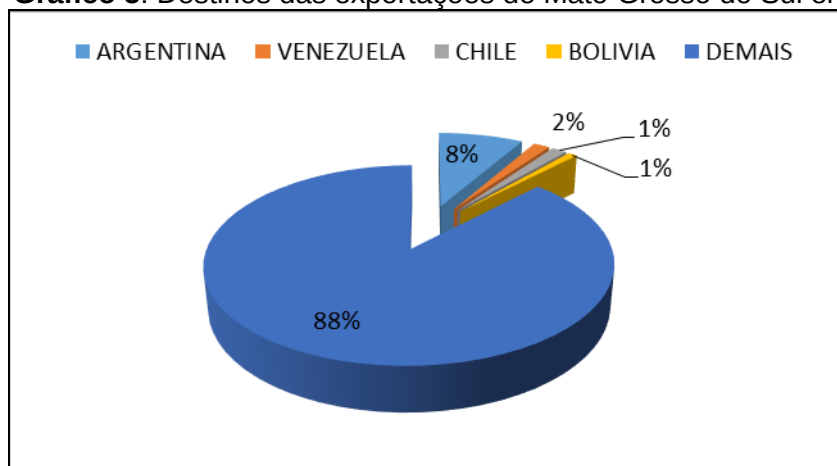
Fonte: MDIC, 2014.

Org: PRUDENCIO SILVA, M. H., 2014.

⁷ Os dados obtidos no MDIC apresentam apenas o 30 maiores destinos de exportações e origens, logo, podem haver outros países sul-americanos na categoria “demais” em todos os gráficos, porém, como sua participação em número é baixa, acaba não interferindo na análise.

Com os dados de exportação de Mato Grosso do Sul em 2013, no Gráfico 5, a perspectiva de poucas trocas continua, a falta de integração física entre os países pode estar acarretando esta situação.

Gráfico 5: Destinos das exportações de Mato Grosso do Sul em 2013

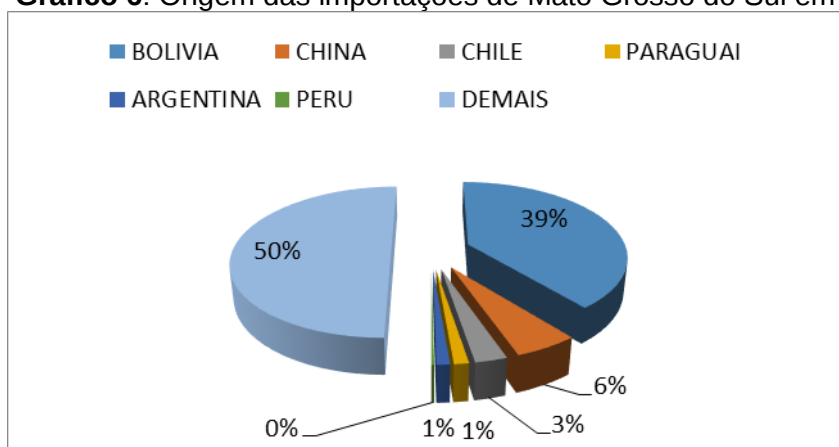


Fonte: MDIC, 2014.

Org: PRUDENCIO SILVA, M. H., 2014.

Quanto aos dados de importação do mesmo ano, a diferença sentida é devido a importação de gás natural da Bolívia. O gás sustenta grande parte da produção industrial do estado, especialmente de Três Lagoas/MS e também parte do estado de São Paulo. (Ver Gráfico 6).

Gráfico 6: Origem das importações de Mato Grosso do Sul em 2013



Fonte: MDIC, 2014.

Org: PRUDENCIO SILVA, M. H., 2014.

Os dados mostram uma necessidade de maior integração física, política econômica também. A política, os planos e programas de integração são parte de uma proposta novo desenvolvimentista pretendidas pelos países.

Bresser-Pereira (2012a) realiza um amplo debate sobre as correntes de desenvolvimentismo e novodesenvolvimentismo, suas características e seus contrapontos. Segundo o autor desenvolvimentismo é um conjunto de variáveis que desembocam no desenvolvimento econômico. A sociedade firma acordos sem assinaturas e papéis, chamados contratos sociais, logo a estratégia de desenvolvimentismo é também uma estratégia acordada pelas instâncias da sociedade, o Estado e as classes (classe empresarial, classe nacionalista e classe trabalhadora), onde estas se juntam para compor uma nação forte e competitiva no mercado externo.

Bresser-Pereira (2012b) relata a existência de dois desenvolvimentismos, o nacional-desenvolvimentismo e o novo desenvolvimentismo. Para diferenciar estas duas propostas se segue a explanação:

Quando opomos novo desenvolvimentismo a velho desenvolvimentismo devemos pensá-los não apenas como ideologias, mas também como estratégias nacionais de desenvolvimento. Enquanto o desenvolvimentismo dos anos 1950 buscava realizar uma revolução nacional e industrial, o desafio do novo desenvolvimentismo é conservar a autonomia nacional e promover o crescimento com mais rapidez do que os países ricos a partir de uma base industrial já conquistada; enquanto o nacional-desenvolvimentismo pressupunha a indústria infante e a protegia com tarifas elevadas, o novo desenvolvimentismo considera a indústria madura e pronta para competir internacionalmente; enquanto o velho desenvolvimentismo era substituidor de importações, o novo defende uma estratégia equilibrada de crescimento do PIB e das exportações, e enfatiza que as exportações devem ser preferencialmente de bens manufaturados; enquanto o antigo desenvolvimentismo reconhecia a falta de capacidade do setor privado de realizar os grandes investimentos na infraestrutura e na indústria de base e encarregava o Estado de fazê-los; o novo desenvolvimentismo abre mais espaço para o setor privado, embora continue a investir nos setores que são monopólios naturais; enquanto o velho desenvolvimentismo foi em certos momentos vítima de um keynesianismo vulgar ou de um populismo fiscal, especialmente nos anos 1980, o novo desenvolvimentismo afirma e defende a responsabilidade fiscal(BRESSER-PEREIRA, 2012b, p.12-13).

A exemplo do nacional-desenvolvimentismo, Bresser-Pereira (2012a) demonstra o caso da América Latina, um modelo concebido pela Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe (CEPAL), formada por pensadores como Celso Furtado, Ignácio Rangel, Raúl Prebisch, Osvaldo Sunkel e Aníbal Pinto, de formação marxista estruturalista. O modelo previa a substituição de importações, mas também “investimentos em estatais, empresas do setor público para desenvolver novos setores de produção e, nos estágios avançados, a promoção de das exportações, e a integração regional [...] (BRESSER-PEREIRA, 2012, p.33).”

Era uma medida de industrialização por parte do Estado que funcionou especialmente entre os anos de 1930-1970, contudo as crises após 1970 assolaram este modelo, a substituição de importações se enfraqueceu, a dívida externa, especialmente nos 1980, foi extrema, e juntamente com a teoria da dependência associada da América Latina - utilizada pelos pensadores do modelo desenvolvimentista, mas para na verdade superar a dependência - e o intercâmbio de doutorandos para os países do centro e o receituário neoliberal, decretou o fim do Estado nacional-desenvolvimentista.

Este intercâmbio, na verdade, influenciou aqueles pensadores que estudavam fora do país a aderirem a força do neoliberalismo, que definiu um Estado enxuto e fraco para o povo e forte para o livre mercado. O mercado seria seu próprio regulador. Porém, este modelo neoliberal não se desdobrou em desenvolvimento econômico e sim em perdas para as classes mais pobres e ganhos para os capitais especulativos exteriores, deixando países como Brasil, Argentina e Uruguai, assolados por crises fortes na década de 1990.

Bresser-Pereira (2012a; 2012b) apresenta que a eleição no início do século seguinte, de presidentes de base de esquerda, inaugurou o novo desenvolvimentismo. Ao contrário do seu predecessor, o novo desenvolvimentismo prevê a redução da taxa de inflação a zero e o uso flutuante da taxa de juros para promover as exportações, ao mesmo tempo que não age como protecionista, mas ajuda ou taxa as importações quando necessário para que o país não se perca em uma doença holandesa, isto é, não se volte somente para uma exportação de bens primários de baixo valor agregado, buscando um desenvolvimento do setor de bens de médio e alto valor agregado. Ao mesmo tempo auxilia as empresas de capitais privados e

estatais, mas não se torna seu mantenedor, segue sua função de ajudar para que se tornem competitivas no mercado exterior, da mesma forma que cria infraestruturas com inversões de capitais próprios e privados.

A importância primordial do modelo novo desenvolvimentista não está em seu sucesso de trazer o desenvolvimento, e sim em ser uma teoria construída dentro do país, e não importada, conhecedora das bases que erigiram a nação e também dos problemas que ela possui, logo é capaz de buscar soluções e aprimoramentos para ela. João Sicsú corrobora com esta visão salientando que:

A alternativa novo-desenvolvimentista aos males do capitalismo é a constituição de um Estado capaz de regular a economia — que deve ser constituída por um mercado forte e um sistema financeiro funcional — isto é, que seja voltado para o financiamento da atividade produtiva e não para a atividade especulativa. Trata-se de adotar uma forma de gestão que aproxime as práticas dos gerentes públicos às dos privados, tornando-os ao mesmo tempo mais autônomos e responsáveis perante a sociedade. (SICSÚ et. al., 2007, p.512).

É a proposta de se ter um Estado forte e produtivo, que esteja mais envolvido na atividade industrial e na regulação do mercado, porém que não se desfaça da competitividade e da concorrência, pois, estas geram inovações. E para ser competitivo há a necessidade de investimentos em infraestruturas, que por sua vez, repercutem não só na produtividade industrial, mas também no setor de comércio e serviços, há isto Rangel (2005) chama de efeito multiplicador. Rogério Silveira e Júlio (2013, 2009) dissertam como o Estado obtém recursos para este investimento, “os recursos transferidos da iniciativa privada para áreas estranguladas aumentam a disponibilidade total de bens e serviços e, conseqüentemente, acarretam um aumento dos investimentos, possibilitando uma aceleração do desenvolvimento”. Isto é, com PPP's é possível realizar esta inversão, é o que Brasil está realizando, como foi exposto. Os autores ainda ressaltam que:

Logo, temos que o sistema circulatório do capital, de forma geral, requer uma infraestrutura para circulação, transporte e estratégias logísticas. Neste sentido, não relacionar transportes crescimento econômico e disparidades regionais é não compreender a totalidade do processo atuante para a

estruturação do espaço nacional (SILVEIRA & JULIO, p.206, 2013).

Relembrando a citação de Bresser-Pereira (2012b, p.12-13) à pouco:

[...] enquanto o antigo desenvolvimentismo reconhecia a falta de capacidade do setor privado de realizar os grandes investimentos na infraestrutura e na indústria de base e encarregava o Estado de fazê-los; o novo desenvolvimentismo abre mais espaço para o setor privado, embora continue a investir nos setores que são monopólios naturais [...].

O autor demonstra que faz parte dessa estratégia novo desenvolvimentista recorrer as empresas privadas para execução de obras que fortaleçam a estrutura do território, especialmente a circulação de bens e pessoas. Logo, baseado no efeito multiplicador da economia e na interação Estado e setor privado para erigir as infraestruturas, neste caso as de transportes, é possível dizer que elas são a face geográfica do novo desenvolvimentismo. Pensando na perspectiva da integração Lamoso (2012, p.401) adverte:

As possibilidades fora da integração regional são mais desfavoráveis, principalmente quando pautadas em acordos multilaterais, litígios comerciais, ampliação das práticas ilegais e ilícitas nas regiões transfronteiriças, estagnação das sinergias de integração e complementaridade já consolidadas entre as cidades-gêmeas. Por fim, as estratégias neodesenvolvimentistas brasileiras ainda estão em construção e nem mesmo são consenso no interior do país, entre “esquerdas” e “direitas” ou “situação” e “oposição”. Seria importante que fossem construídas considerando-se as perspectivas da integração regional, ou corremos todos o risco de vermos avanços serem rompidos nas próximas décadas.

Compreender a integração sul-americana a partir dos transportes e do mercado exterior é o objetivo central do trabalho. O Mato Grosso do Sul especialmente, vem passando por um estágio forte de desenvolvimento industrial e está no centro do continente, neste estado grandes investimentos em transportes e logística estão sendo realizados como demonstraram Ribeiro Silva, Prudencio Silva, e Aranha-Silva (2013), mais de um bilhão de reais foram invertidos em obras pelo PAC, logo entender como o estado se faz presente na economia nacional e na integração regional, é fundamental para compreensão da realidade.

Como tentativa de compreender a integração por meio da circulação e dos transportes, foram traçados o Capítulo 2 e especialmente o Capítulo 3. Neste primeiro item as importações e exportações de Mato Grosso do Sul foram escolhidas como maneira de demonstrar as trocas entre os territórios e as suas relações. As trocas de mercadorias não são a-territoriais, necessitam de uma base física e por isso as infraestruturas de transporte podem demonstrar como a integração está.

3.2 - A Circulação dos Setores Produtivos em MS

Na logística as cadeias produtivas, ou cadeias de suprimentos (*supply'schains*), elucidam como acontece a produção de mercadorias, o transporte de todos os componentes para fabricação e seu futuro consumo. Na geografia este movimento é concebido por Santos (2006) como circuitos espaciais da produção. Rogério Silveira (2010) utiliza o transporte, a logística e a circulação para compreender como se realizam os circuitos espaciais da produção, sendo o transporte os modais e infraestruturas, a logística a organização e planejamento e a circulação a efetiva realização do movimento de mercadorias.

No Capítulo 2 foi abordado como a circulação de mercadorias de Mato Grosso do Sul são feitas pelas cinco maiores exportadoras segundo a Secretaria de Comércio Exterior (SECEX) em 2013. Infelizmente as empresas não colaboram no fornecimento de dados logístico, o que não é tão absurdo, a logística é muito mais do que uma organização dos transportes, ela faz parte da própria mais valia da empresa, Rogério Silveira (2011) adverte que a mais valia da indústria atualmente se dá na circulação ao invés de só estar na produção, a competitividade é o fator dominante deste processo.

A logística é questão de segurança financeira, por isto os dados que foram obtidos são de órgãos do Governo Federal e pouco do Estadual, Mato Grosso do Sul não possui uma base de dados sobre a sua circulação e situação de seus modais, complicando o trabalho de análises dos pesquisadores, pensar a circulação com boa abrangência de dados resultaria em melhorias para logística estadual, um P&D formado no próprio território.

Esta seção tenta esmiuçar os dados coletados na SECEX e no MDIC sobre a circulação e logística dos principais produtos da pauta exportadora, como abordado no Capítulo 2, sendo eles em ordem de grandeza de valores, a Soja, Celulose e Papel, Carne, Minério de Ferro e Açúcar. A plataforma ALICEWEB do MDIC forneceu os dados para elaboração de cartogramas de destino das exportações, segundo o modal utilizado, porém não é possível através dela estabelecer qual empresa escoar sua produção por qual modal, contudo, não é por esta situação que não servem para a análise. Os mapas temáticos gerados revelam a utilização dos modais tanto nas trocas com a América Latina quanto com os outros países.

Apesar de Mato Grosso do Sul não contar com saída para o mar, as exportações de soja se realizam segundo a plataforma ALICEWEB no ano de 2013 pelo modal marítimo. Todavia, a pesquisa de campo realizada em Chapadão do Sul em 2013 demonstrou que parte da produção de soja é escoada via férrea e rodoviária, com destino até o porto de Santos/SP e Paranaguá/PR para posterior transferência marítima. Baseado no primeiro cartograma (Figura 27) a exportação de soja sul mato-grossense em sua maior parte vai para a China, importante parceiro comercial do Brasil nos últimos anos. Cerca de 84,7% da produção o que em cifras são US\$ 1.017.111.288, são direcionados para este país, menos de US\$ 90 mi, são repartidos entre os outros dezesseis países.

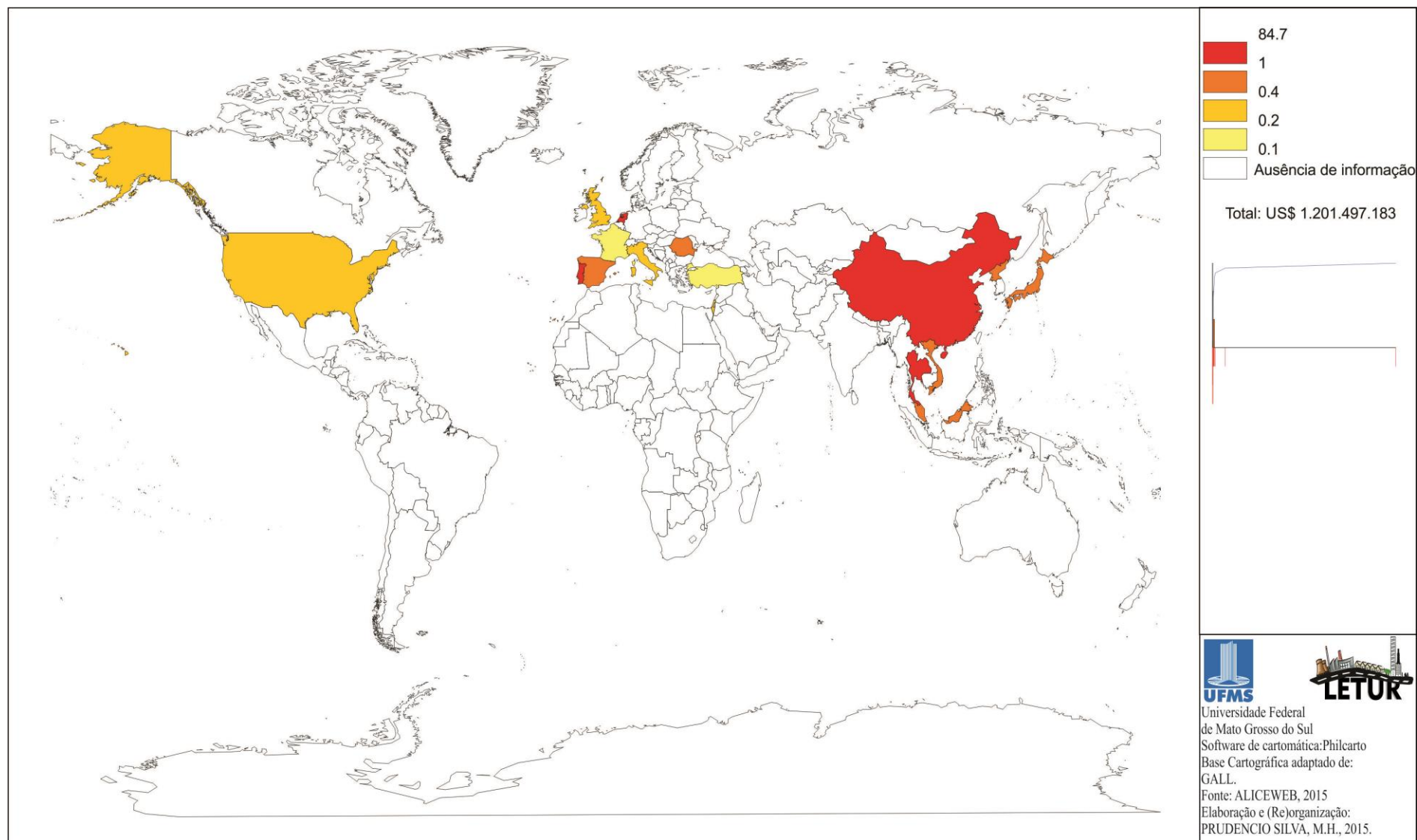


Figura 27: Exportação de Soja pelo modal marítimo

A força dos países asiáticos na captação de produtos exportados foi anunciado por Bresser-Pereira (2010, p.59), ao dizer que:

[...] é evidente que o mundo está ante um novo desenvolvimento que engloba, não só a China, também a Índia, a Coreia, e todos os tigres asiáticos. O centro do mundo está se deslocando para a Ásia que possui uma população muito maior do que a que existe no Ocidente.

Além do vertiginoso crescimento econômico que estes países passam, especialmente China, Taiwan, Coréia do Sul, Japão e Índia, eles possuem uma população muito grande entretanto pouca faixa territorial, excetuando a China, porém a maior parte do seu terreno não é agricultável, bem como os demais países, existem poucas áreas para o plantio, logo a saída é a compra de produtos no mercado exterior, por isto uma quantidade tão grande de soja é comprada por eles. Ademais como ressalta o Ministério da Fazenda (2012) boa parte da culinária chinesa e oriental é feita a partir da soja, o que corrobora para a grande quantidade exportada deste produto.

Os EUA, e parte da Europa, como Portugal, Espanha, Romênia e sobretudo Holanda consomem uma parte da soja produzida no Mato Grosso do Sul. Respectivamente 0,3% (US\$ 3.311.320), 1% (US\$ 12.514.480), 0,6% (US\$ 7.351.161), 0,9% (US\$ 11.339.856) e 5,9% (US\$ 71.473.807). A Holanda sobressai com quase 6% da transação de soja, também com pouca área para plantação e somado ao rebaixamento do revelo, pode explicar essa grande quantidade, mas não somente neste fato reside a compra.

A explicação conta com outros pontos, seja para os países orientais, quantos aos demais, a exportação brasileira em sua maioria se encontra nos bens primários, autores como Lamoso (2014), Espíndola (2013) debateram o papel destes itens na economia brasileira e seu reflexo no território, iniciando uma discussão acerca da reprimarização e desindustrialização. Os autores concordam em dizer que é cedo e são necessárias mais pesquisas para se afirmar que exista uma reprimarização e desindustrialização no Brasil. A reprimarização é um fenômeno ligado a doença holandesa. Lamoso (2014) exemplifica o significado de doença holandesa:

O termo busca explicar por que países que contam com abundância de recursos naturais mesmo assim apresentariam

problemas no crescimento econômico e na distribuição da riqueza, com índices sociais inferiores às economias menos dotadas. Na teoria econômica aparece mais frequentemente a denominação “Dutchdisease”, como uma referência ao fenômeno ocorrido nos Países Baixos (Holanda) na década de 1960, quando foram descobertas reservas de gás natural. As exportações dessa commodity resultaram em um aumento da renda e ao mesmo tempo na apreciação da moeda nacional, o florim holandês, em função da entrada de divisas externas, o que tornou as exportações dos demais produtos manufaturados pouco competitivas, acarretando problemas para seu processo de industrialização.

Portanto a reprimarização seria uma volta à exportação de bens primários. Espíndola (2013) salienta que não se pode falar em uma reprimarização da pauta exportadora, pois os produtos exportados não se concentram somente em commodities brutas⁸, sem beneficiamento essas mercadorias passam por um longo processo industrial que utilizam alto grau técnico e científico, não sendo primárias. Lamoso (2014) aborda este argumento, e em seu estudo com base no Mato Grosso do Sul enfatiza que não se pode falar em reprimarização:

O território não se reestrutura em função da reprimarização, do retorno à produção de bens primários em prejuízo dos industrializados, porque nunca deixou de ser predominantemente primário. Ainda têm peso as suas exportações de commodities (grãos e minério de ferro), enquanto a base industrial se amplia no nordeste do estado, baseada no preço do arrendamento da terra e na disponibilidade de recursos e investimentos de grupos internacionalizados (ADM, Bunge, Cargil, Louis Dreiffus, JBS, Fibria, Eldorado, Marfrig, Vale, entre outros). A expansão da base industrial traz em seu bojo o aumento da densidade nos sistemas de engenharia [...] (p.427).

⁸Os básicos, denominados “commodities brutas”, são mercadorias sem beneficiamento industrial, tais como, minérios de ferro, alumínio, manganês e cobre; petróleo bruto; soja em grão e farelo de soja; café em grão; fumo em folhas; carnes bovina, suína e de frango fresca “in natura”; milho em grão; algodão em bruto; frutas; etc. Os semimanufaturados, identificados como “commodities beneficiadas”, são produtos submetidos a pequenos processos de beneficiamento industrial no Brasil. Em tal grupo, estão produtos como açúcar em bruto; celulose; alumínio em bruto, ouro não monetário, ferro gusa, semimanufaturados de ferro e aço; catodos de cobre e de níquel; óleo de soja em bruto; madeira serrada ou em estilhas; borracha sintética e artificial; etc. Os manufaturados são produtos submetidos a processo de industrialização. Fazem parte do grupo mercadorias como açúcar refinado; suco de laranja; óleos combustíveis; gasolina; café solúvel; etanol; alumínio em barras; laminados de ferro ou aço; óxidos e hidróxidos de alumínio; madeira perfurada; compensados; etc. Já os produtos não commodities são os laminados de aço, automóveis, produtos químicos e petroquímicos, calçados, máquinas e equipamentos, produtos eletroeletrônicos, chassis, etc (ESPINDOLA, p.2730-2731, 2013).

A soja analisada é um bem primário, comprada por estes países para posterior beneficiamento, é mais uma razão do volume exportado. Mato Grosso do Sul mesmo com uma base de commodities, não se apresenta como uma reprimarização da sua produção, os itens feitos atravessam processos industriais e passam por cadeias de suprimentos complexas. A Figura 28, a seguir, apresenta a exportação de mais uma commodities bruta, a carne bovina, a exportação acontece por dois modais: o rodoviário e o marítimo. Neste cartograma, o traslado das mercadorias até a chegada ao porto é executado por rodovia, o transporte deste tipo de produto não é feito pelo modal ferroviário ou fluvial, os caminhões refrigerados realizam a circulação inicial e os navios o final. Os portos que escoam as carnes congeladas são o porto do Rio de Janeiro/RJ, Santos/SP, Paranaguá/PR, Imbituba/SC, Itajaí/SC, São Francisco do Sul/SC e Porto de Rio Grande/RS. Ao todo sete portos que fazem parte do circuito da produção da carne bovina.

Dos dados obtidos para realização do mapa, Hong Kong por ser uma cidade-estado muito pequena pertencente a China, não aparece no mesmo, porém, ela conta com 22,23% (US\$ 133.188.078) do total de US\$ 599.123.094, uma quantidade expressiva sendo a segunda maior quantia exportada. A primeira ficando a cargo da Rússia, com 35,52%(US\$ 212.817.137), alíquota alta de importação para compensar o clima que deixa mais de 50% do seu território congelado em certo período do ano. Os dois destinos juntos detêm quase 60% deste total. Hong Kong apesar de não representar a China como um todo, participa do mesmo crescimento que o país, não se sabe ao certo mas pode-se dizer que Hong Kong funcionaria como um centro de distribuição da carne bovina no país, relacionando isto ao fato de que a China não é destino desta commodity.

A Rússia é um dos principais destinos da carne bovina brasileira segundo a Associação Brasileira das Indústrias Exportadoras de Carnes (ABIEC, 2104), com o embargo da União Europeia e dos EUA à Rússia e o rebatimento com proibição de importações vindas destes países por parte da Rússia em 2014, a quantidade de carne bovina importada do Brasil pode aumentar o que acarretaria um aumento do preço da carne no mercado interno.

Países do norte da África e do Oriente Médio são destinos das exportações de carne bovina do Brasil e no caso de Mato Grosso do Sul, juntos somam 21,26% todo este potencial é fruto de normas religiosas na preparação da carne.

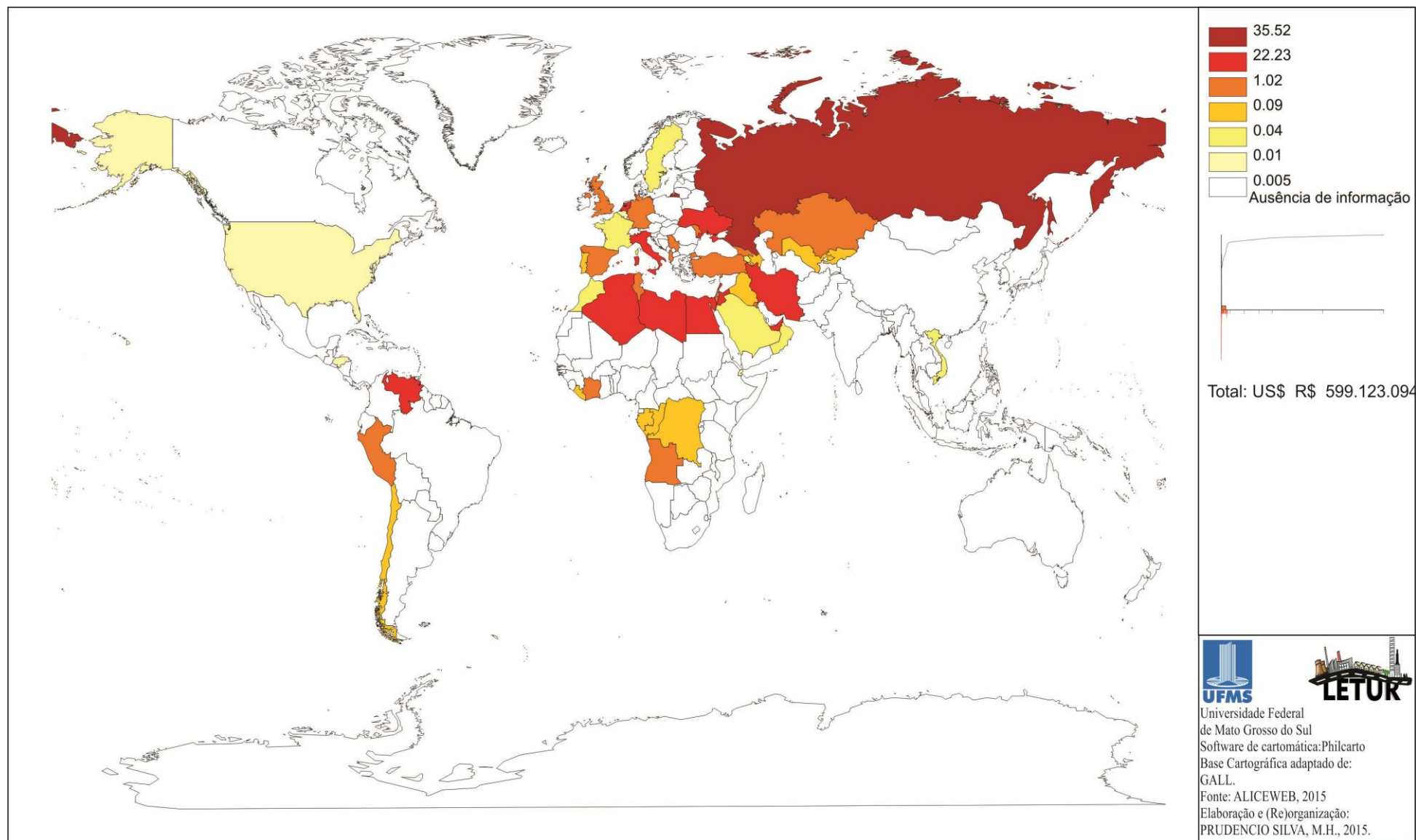


Figura 28: Exportação de Carne Bovina pelo modal marítimo

As religiões Islâmicas e Judaicas são predominantes nestas regiões, incidem sobre a pauta exportadora, a geoeconomia também é influenciada por critérios religiosos. A ABIEC possui dois certificados o Halal para os islâmicos e Kosher para os judeus, são diretrizes que devem ser seguidas para que os países possam importar a carne bovina, existem regras de como proceder no abate animal, na embalagem do produto e a fiscalização de todo o processo é feita continuamente por um responsável dos certificados. A influência religiosa perpassa os processos produtivos, o transporte e a própria economia do local que possui uma indústria exportadora. Sem os certificados a perda tanto de divisas para nação e de empregos e para o território sul mato-grossense seria grande.

No caso sul-americano a Venezuela (11,19%) é o maior importador via marítima da carne bovina sul mato-grossense, o Chile (0,04%) e Peru (0,09%) quase não possuem relevância nesse cenário. Contudo quando se olha para os dados de exportação via rodoviária, o Chile compra a quantia de US\$ 68.157.927, por este modal, contra 232.162 do outro modal. (Ver Figura 29).

As exportações para Venezuela por via marítima devem compensar o custo de frete ou a falta de infraestrutura para se realizar via rodoviária, sobre esta suposição a primeira opção é consequência da segunda. O restante da exportação via rodoviária vai para Argentina, Uruguai e Paraguai, são quantidades pequenas em relação ao Chile, mas grandes em comparação as exportações feitas via marítima para os países sul-americanos. A quantidade chilena se deve ao mesmo fator que influencia os países asiáticos e alguns europeus, a falta de espaço para produção, o território do Chile é perpassado pela barreira natural da Cordilheira dos Andes, a maior parte desta formação geomorfológica se localiza neste local, portanto pastagens não é um recurso abundante como no Brasil.

As exportações de carne bovina se distribuem entre falta de integração, razões políticas religiosas, climáticas e geomorfológicas. Vantagens comparativas que o Mato Grosso do Sul apresenta são: boas terras para pastagens, *expertise* de um forte setor agropecuário, localização estratégica, sistemas de engenharia e incentivos fiscais que facilitam a predominância de produções voltadas para o mercado exterior.

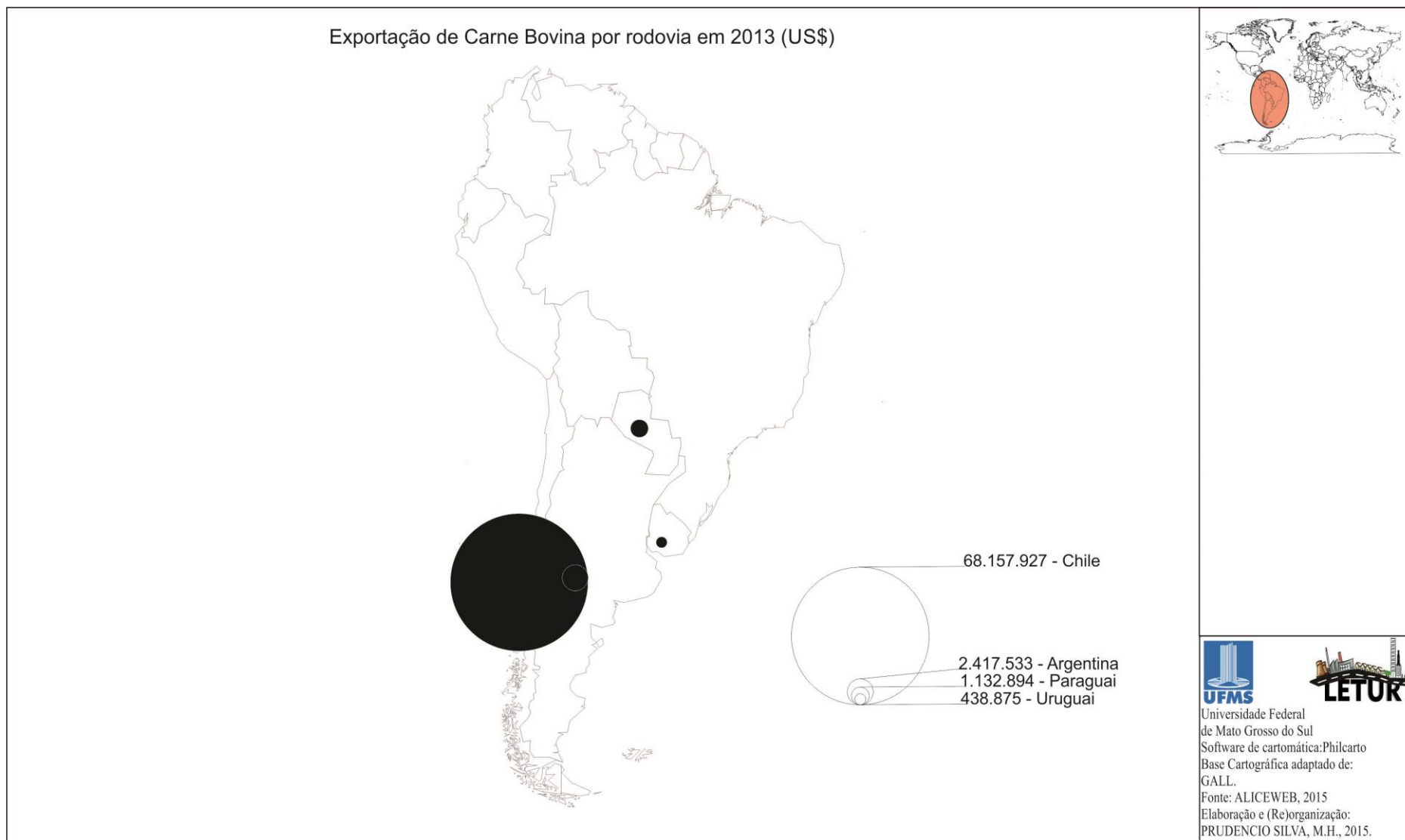


Figura 29: Exportação de Carne Bovina por rodovia em 2013

Seguindo as commodities brutas, o minério de ferro é produzido principalmente no estado em Corumbá/MS. Como abordado no Capítulo 2, empresas de mineração e de construção civil estão presentes na cidade, principalmente a Vétria, Sobramil e Vale do Rio Doce, contando com portos fluviais próprios que dão acesso ao mar pela Bacia do Prata. As balsas de minério de ferro se dirigem para Bolívia e outros países sul-americanos, contudo o ALICEWEB não capturou este movimento, mostrando que há uma discrepância entre as bases de dados do Governo Federal. O Governo Estadual como não possui um sistema com estes dados também não revela o tráfego de minério de ferro pela Rio Paraguai.

Utilizando o portal do MDIC, se têm um valor de US\$ F.O.B. 400.593.926 de exportação de minério de ferro, diferente dos US\$ F.O.B. 450.788.020 do total demonstrado da ALICEWEB. Para os pesquisadores a dificuldade de obtenção de dados seja com visitas *in loco* ou plataformas governamentais não é um fato novo, neste caso a ALICEWEB atende mais os requisitos da pesquisa por isso a escolha feita por esta base de dados. Uma base de dados governamental unificada seria a melhor opção porém não existe ainda. Com ajuda da pesquisa de campo feita em Corumbá/MS em julho de 2014, foi permitido averiguar o carregamento de embarcações com este produto para Bolívia e Paraguai, contudo sem números exatos, as corporações não liberam estes dados. Por isto a iniciativa de uma base dados para análises feita pelo próprio Governo Estadual poderia solucionar este problema. (Figura 30).

Continuando a análise, 94,5 % do minério de ferro é exportado para Argentina via fluvial, saindo do Porto de Corumbá/MS, ou seja quase o total da produção exportada deste produto se dirige ao sul da Bacia do Prata, enquanto o outros afluem para o Paraguai (0,6%), Espanha (0,4%) e Reino Unido (4,5%). O transporte hidroviário é reconhecido pela grande quantidade de material que pode levar por uma grande distância, esta relação entre produto e espaço percorrido resulta no TKU (Tonelagem por Quilômetro Útil) como foi debatido no Capítulo 2, é uma das melhores formas de transportar commodities e desobstruir o trânsito terrestre, geralmente feito por caminhão. Mesmo sendo um dos produtos mais exportados, o minério é uma commodity bruta, sem beneficiamento, passemos para os outros dois produtos restantes, duas commodities beneficiadas.

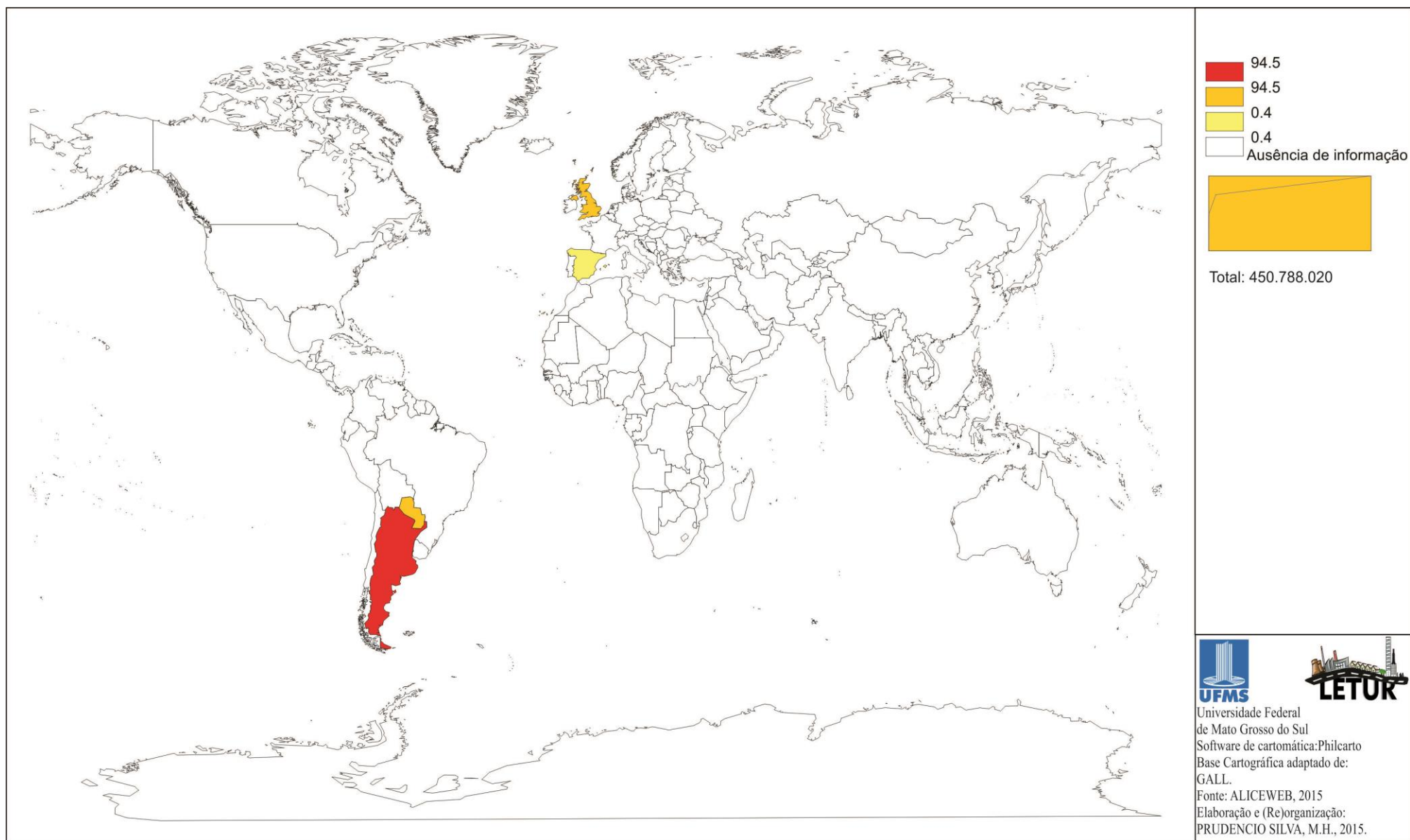


Figura 30: Exportação de Minério de Ferro pelo modal fluvial

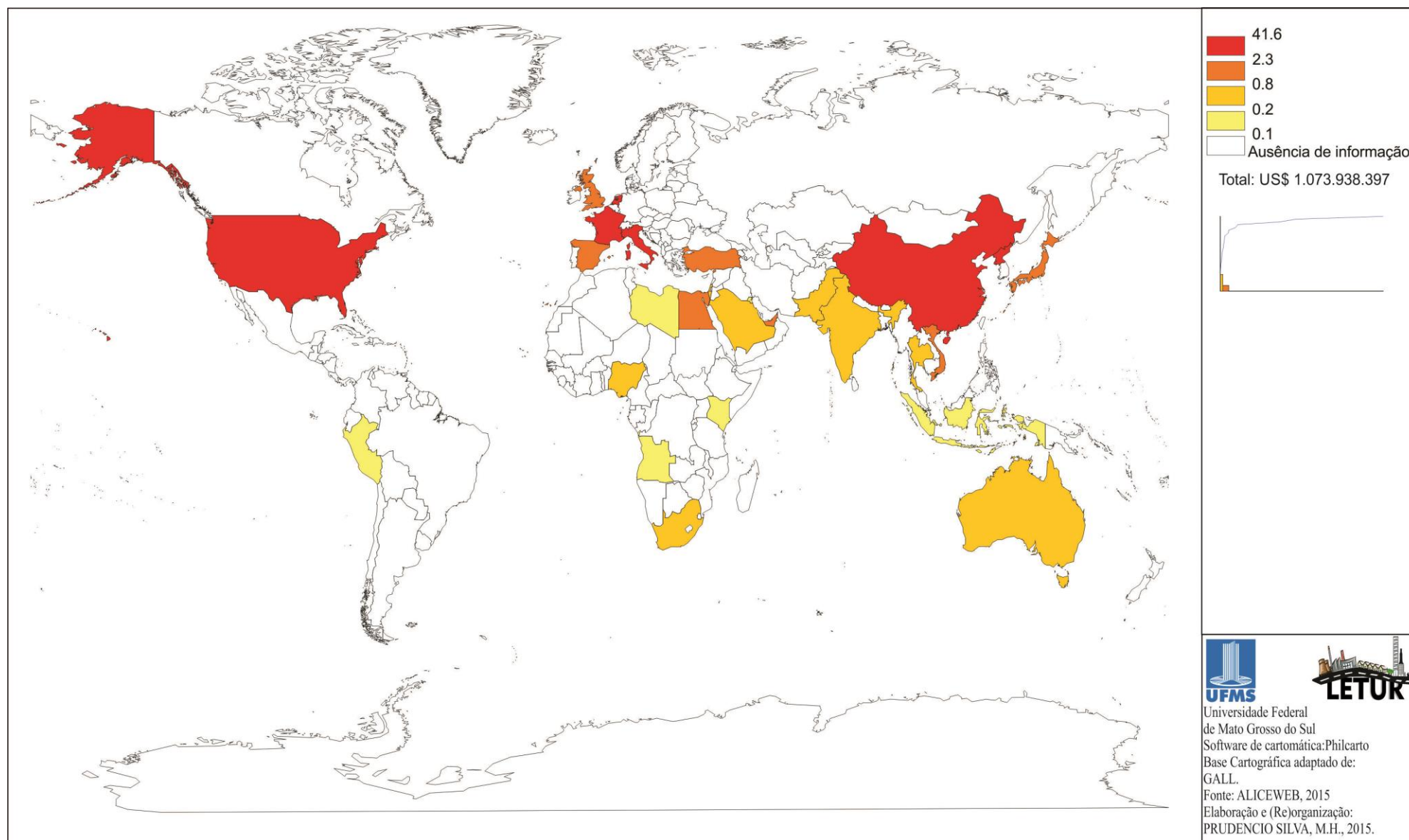


Figura 31: Exportação de Celulose e Papel pelo modal marítimo

A Figura 31 traz as exportações mundiais de celulose e papel pelo modal marítimo. As duas grandes fábricas localizadas em Três Lagoas/MS transportam seus produtos por três vias: rodoviária, fluvial e ferroviária, uma distribuição maior por modal, porém, a quantidade transportada por cada modal até o porto final esbarra novamente na obtenção de dados junto às empresas e falta de banco de dados público.

O caminho para exportação da Eldorado/Brasil sai de sua unidade até Aparecida do Taboado/MS via rodoviária, onde é feito o transbordo para os trens de seu terminal privado, e segue para o Porto de Santos, ou sai de seu TUP e vai para Pederneiras/SP, onde é relocado para via ferroviária e segue para Santos. A FIBRIA faz o trajeto por via fluvial até Pederneiras/SP e após segue de trem a Santos/SP ou pelo modal ferroviário, que sai de seu *site* fabril. Uma logística integrada entre os diversos modais que aumentam a competitividade da celulose e do papel no mercado mundial.

Segundo os dados obtidos na plataforma ALICEWEB 41,4% (US\$ F.O.B 444.900.602) da pasta química de madeira é enviada para a China, seguido por 19,5% (US\$ F.O.B. 208.945.512) para Itália e 15,3% (US\$ F.O.B. 164.116.235) para Holanda. Somadas são 75,12% do total de celulose exportada, os outros 24,88% são divididos por setenta países diferentes. A abrangência da celulose produzida em Mato Grosso do Sul é alta, a China como o grande parceiro comercial brasileiro consome grande parte deste material que apesar de beneficiado, irá transformá-lo em outros derivados, em outros tipos de papéis.

A participação sul-americana neste tipo de exportação, via marítima, é feita pelo Peru com 0,1%, uma absorção quase nula do produto brasileiro. Poderia afirmar que em outros modais a participação aumentaria, mas a Figura 32 apresenta o transporte via ferroviária e rodoviária. Os dois modais não provocam diferença na quantidade exportada, mas revelam que mesmo em um ambiente mais propícios as trocas, isto é, com países vizinhos, não acontecem transações, denotando não uma falta de poder aquisitivo para compra, mas falta de políticas para integração. A lógica seria: se o Brasil produz uma celulose de boa qualidade e relativamente com um custo logística mais barato pela distância menor, a compra ser realizada. Bolívia, Paraguai e Argentina são os únicos participantes.

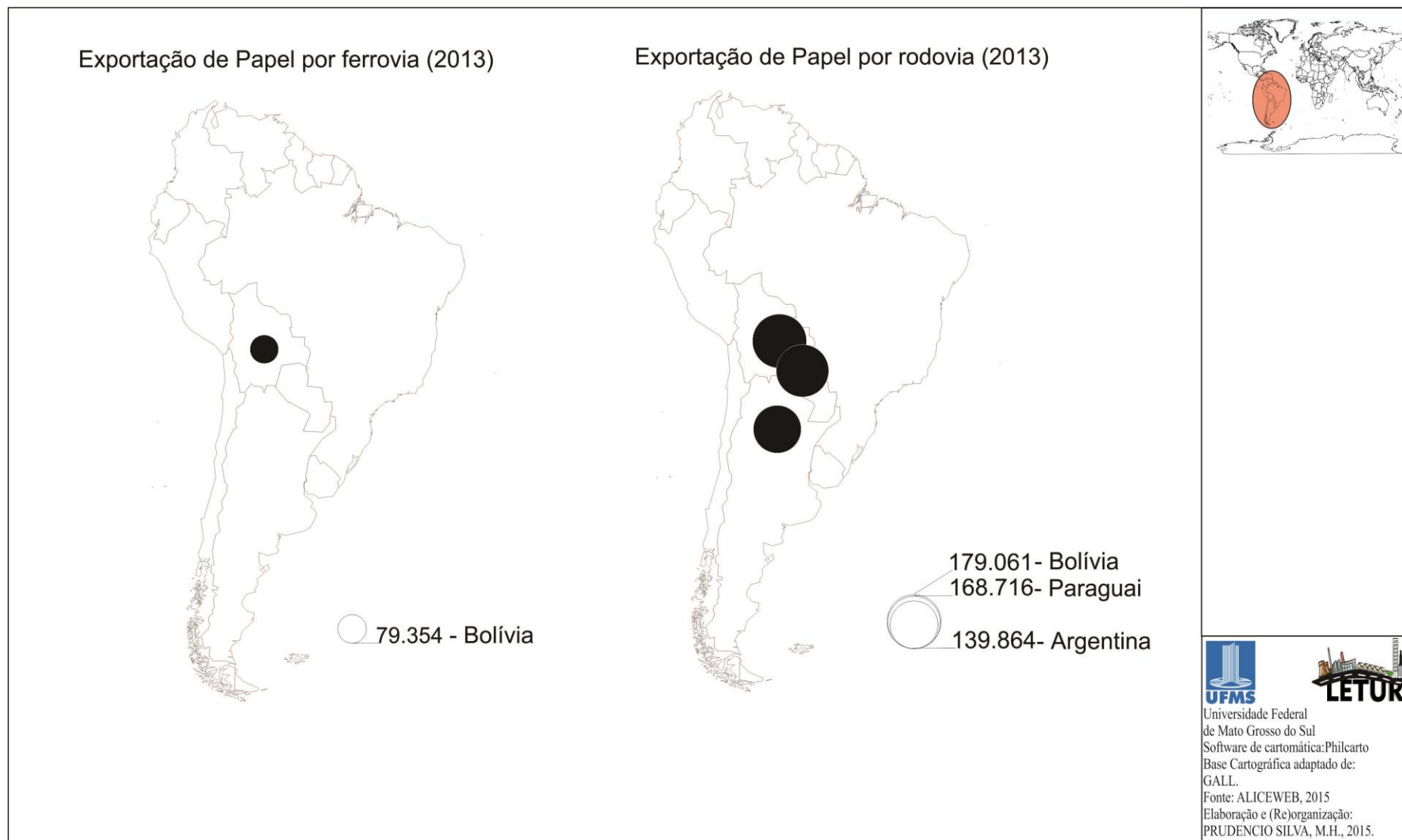


Figura 32: Exportação de Celulose e Papel por rodovia e ferrovia

No caso de melhor aproveitamento no transporte, mais uma vez a falta de integração e de infraestruturas para o transporte é verificada, paradoxalmente o transporte rodoviário, que é mais oneroso em todos os sentidos, tem maior uso que o ferroviário, e isto não se deve somente a falta de ferrovias, existe uma ligação deste modal com a Bolívia e mesmo assim a quantidade transportada pela rodovia é maior que pela ferrovia, é um duplo ponto que demonstram a ineficiência em transportes na América do Sul, a falta de integração física e política. Em todos os outros cartogramas isto se repete, a herança da formação sócioespacial brasileira de um país exportador, com comunicações voltadas para o mercado mundial, transoceânico, ressoa nos territórios.

A Figura 33 aponta as exportações de açúcar e álcool (etanol) por via marítima, as duas produções circulam no território até os portos de Santos/SP, Rio de Janeiro/RJ, e Itajaí/SC por vias fluviais e rodoviárias. Os maiores compradores de açúcar se encontram no oriente, a Rússia lidera com 16,2% (US\$ F.O.B. 80.853.633), seguido pela Argélia 13,8% (US\$ F.O.B. 68.767.294), Malásia 8,2% (US\$ F.O.B. 41.026.001), Bangladesh 5,5% (US\$ F.O.B. 27.670.118), Índia 5,4% 27.112.835 e China 4,7% (US\$ F.O.B. 23.460.429). No Ocidente maior volume é do Canadá com 9,8% (US\$ F.O.B. 49.124.247).

A distribuição do açúcar já é mais fracionada, não há compradores que se destacam por uma alíquota alta, a participação de países chamados emergentes é maior que os desenvolvidos, apenas o Canadá desponta com uma quantidade expressiva. Quanto ao álcool produzido em Mato Grosso do Sul, os dados da plataforma ALICEWEB apontam o EUA como único comprador neste período, a questão gira em torno do mercado norte americano por fabricar seu próprio etanol a partir do milho, e ser um competidor no mercado do combustível, qual seria a necessidade na compra de etanol brasileiro?

O portal do MDIC sobre a Nomenclatura Comum do Mercosul (NCM) do etanol indica que o produto comprado pelos EUA é o Álcool etílico não desnaturado com teor água, utilizado principalmente como combustível para processos industriais, pode se supor que a razão da compra seja para operacionalização industrial do que para combustível de automóveis. A eficiência do etanol brasileiro é melhor que o americano, porém é melhor gastá-

lo no processo fabril, aumentando a produtividade do que nos veículos, favorecendo o produto próprio.

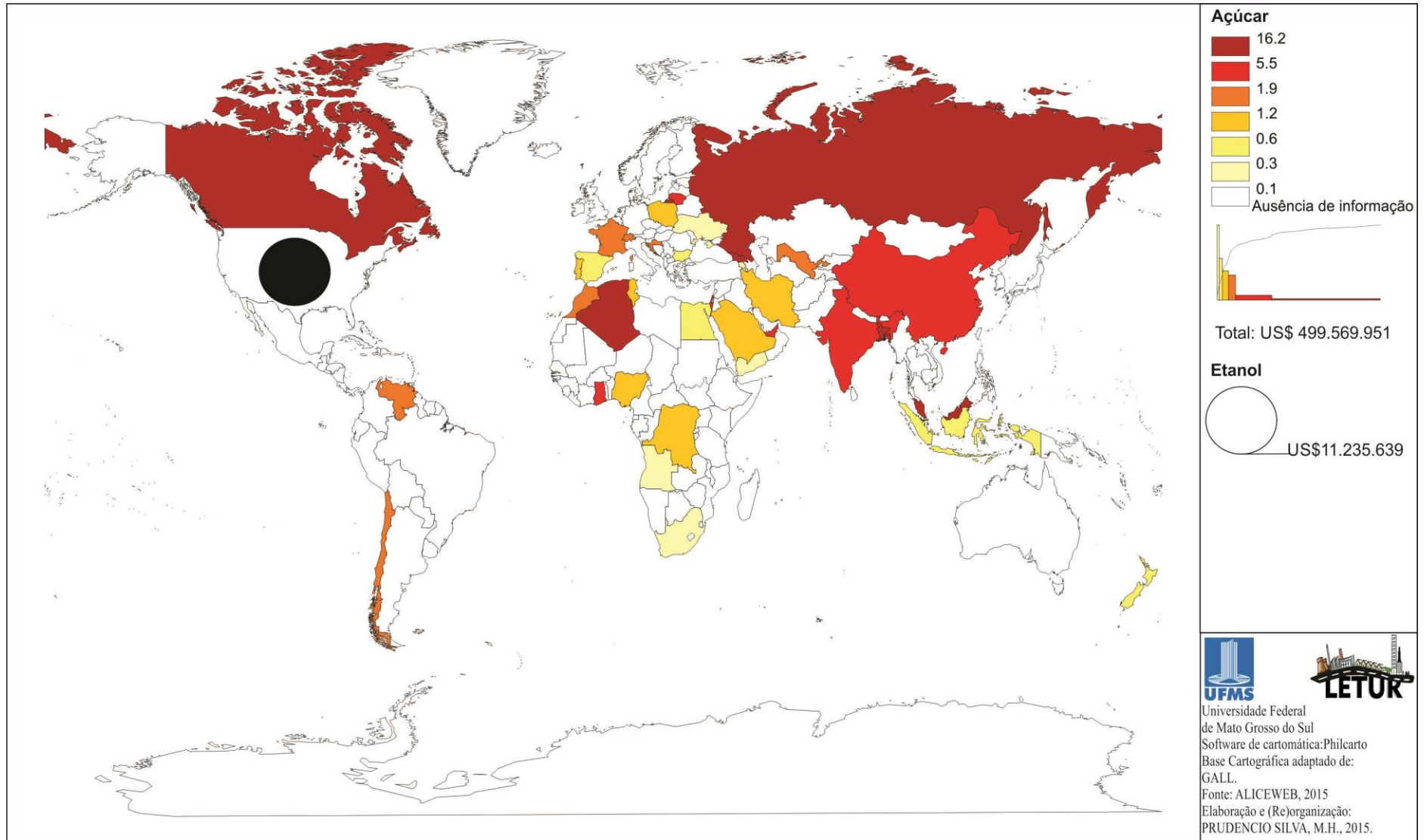


Figura 33: Exportação de Açúcar e Alcool pelo modal marítimo

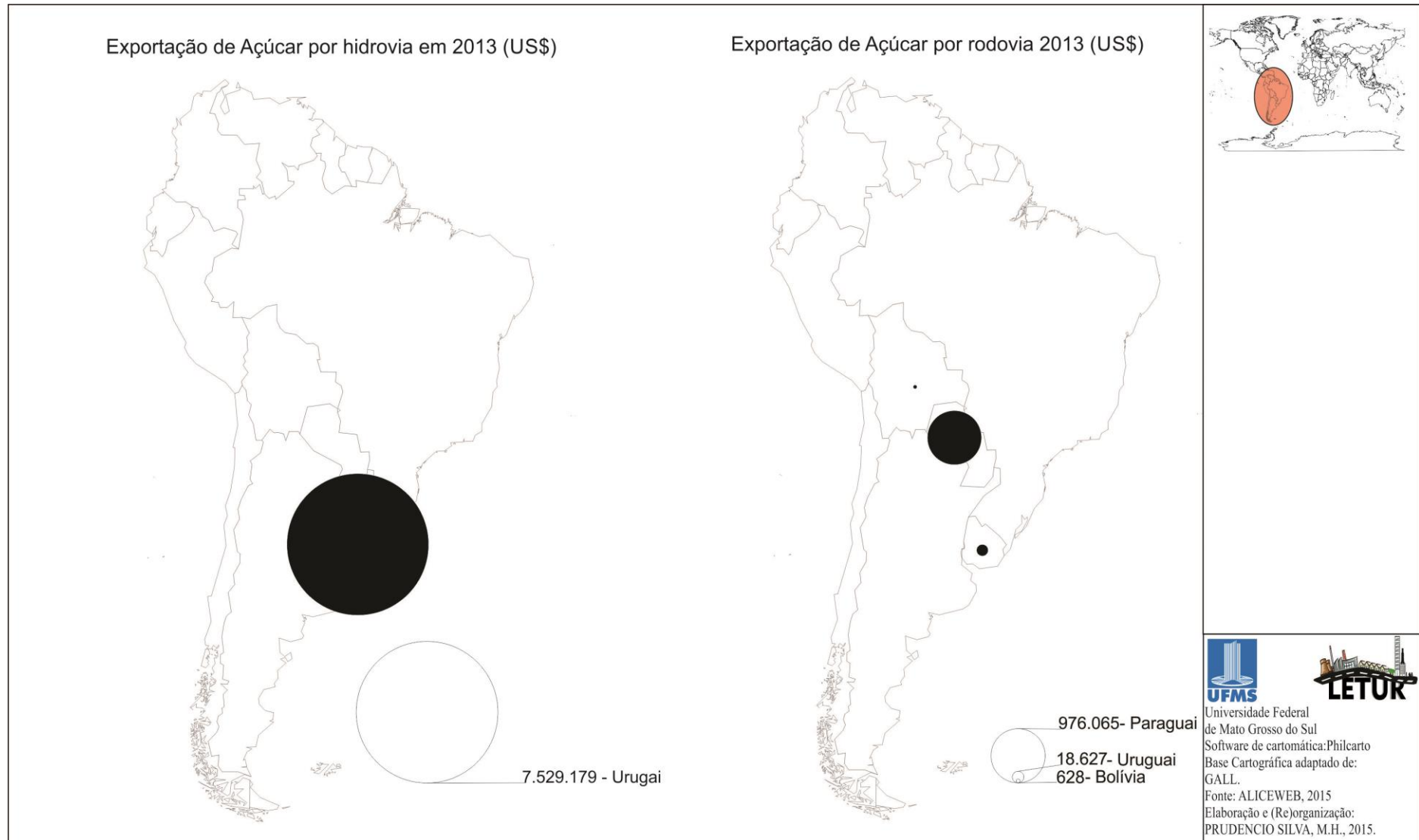


Figura 34: Exportação de Açúcar e Álcool por outros modais

As mercadorias que circulam para a América do Sul, na Figura 33, são poucas em relação ao total mundial, mas em termos de localidade são quase do mesmo tamanho que a circulação por hidrovia fluvial da Figura 34. O Chile (1,5%) e Venezuela (1,4%), são os destinos do primeiro cartograma, e o Uruguai do segundo. O Chile compra US\$ F.O.B 7.364.873, a Venezuela US\$ F.O.B. 7.119.490, enquanto o Uruguai US\$ F.O.B 7.529.179, quantias parecidas que possuem um TKU mais alto em relação as exportações via rodovia, o problema elencado a pouco sobre a circulação da celulose e papel retorna.

Os setores produtivos de Mato Grosso do Sul possuem um bom desempenho no mercado mundial, o estado possui boas produções de commodities brutas e beneficiadas, as brutas são as principais deste mercado, o que não significa que as beneficiadas não tenham um papel importante. O Gráfico 3 no Capítulo 2 apresentou a porcentagem da participação de commodities na pauta exportadora, lembrando-o as brutas (carne bovina, soja, e minério de ferro) possuem 67% do total contra 33% das beneficiadas (celulose e papel, e açúcar e álcool).

Grande entrave deste tipo de comércio é a doença holandesa, como foi abordado, manter as negociações mais volta a produtos primários é de alto risco no mercado exterior. A exemplo tanto da Holanda, quanto mais recentemente da Austrália em setembro de 2014, quando a unidade fabril da mineradora Vale foi obrigada a parar a produção pela queda das importações chinesas de carvão mineral, gerando demissões e perda do movimento multiplicador da economia (O ESTADO DE SÃO PAULO, 2014).

A China é o maior parceiro comercial do Brasil, de Mato Grosso do Sul é a principal compradora da soja, e da celulose e papel, e parte da produção de açúcar, as quedas nas importações podem ser provadas por vários fatores, mas é importante apurar que o país asiático tem comprado terrenos por toda África e América do Sul, o que pode gerar futuros problemas ao Brasil. Delfim Neto (2010) abordou esta questão em sua coluna para Folha de São Paulo⁹ em 02 de junho de 2010:

⁹ Reportagem em: <http://goo.gl/YDyGFu>

Sobre o que se tem certeza é que os recursos naturais da China não serão capazes de sustentar a produção de bens e serviços necessários para uma população de 1,7 bilhão em 2050 (se a população crescer à taxa de 0,5% ao ano) com uma renda per capita da ordem de US\$ 71 mil -em dólares de 2009 (se o crescimento per capita for de apenas 6%). Isso, grosseiramente, representa quase 1,7 vez o PIB mundial de 2009! Sua simples menção mostra que, com sua população e seu "projetado" crescimento, a China não caberá na China! Não há água, não há solo, não há energia no território chinês para sustentá-lo. Ela precisará de outra China! É exatamente isto o que ela está fazendo: transformando as suas extraordinárias reservas de dólares (mais de US\$ 2,5 trilhões) em ativos reais. Compra na América Latina e na África terras para cultivar cereais (e eventualmente biocombustíveis) e explorar recursos minerais (minério de ferro, cobre etc.).

O ex-ministro da economia tem razão ao despertar este debate, comprando terras na África, e eventualmente cultivando ou explorando minérios, não haverá sentido em importar os mesmos produtos do Brasil, afinal o continente africano é mais próximo da China. As vantagens em logística compensarão o investimento chinês.

Portanto não é suficiente que o Brasil e especificadamente o Mato Grosso do Sul paute sua produção principalmente em commodities, os riscos de um choque a longo prazo são altos. Com certeza melhorar a infraestrutura de transporte não seria a única opção redentora para a competitividade dos produtos nacionais, mas isto somado ao investimento em diversificação da produção, fabricação de bens de produção, com maior valor agregado resultaria em melhor desenvolvimento.

A formação sócioespacial do estado não está preparada para um avanço neste ponto, a produção do território, os sistemas de engenharias e os benefícios fiscais são arranjados para as commodities. Todavia não é algo impossível, aliado a integração física, econômica e política sul-americana, com uma rede de interação e inovação, poderia dar origem as novas formas de produzir e se desenvolver.

Mato Grosso do Sul conta uma faixa de fronteira abrangente, está localizado no centro sul do país, possui vários modais de transporte e capital industrial de porte, uma rede de cooperação voltada para o desenvolvimento de novas tecnologias em diversas áreas possíveis. O que precisa é de investimento e mudança de política, o novo desenvolvimentismo emerge neste cenário, resta por parte dos governantes entender o que a própria logística

ensina: “nem sempre o que é mais rápido é melhor”. Medidas a curto prazo não suportam um desenvolvimento, pois este só se dá a longo prazo.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A formação sócioespacial de Mato Grosso do Sul é feita desde a colonização brasileira, passou por momentos de produção agropecuária e ervateira, até que, por medidas governamentais, desembocar, mesmo que em uma única parcela de seu território, na diversificação da produção com a Colônia Agrícola Nacional de Dourados. Durante todos estes processos os transportes estiveram presentes, seja com os poucos caminhos rústicos até ser um dos estados que mais possui rodovias federais.

A estrada de ferro foi construída para nacionalizar o escoamento da produção, iniciada com este intuito, mas satisfatoriamente resultou em outros. Abriu caminhos, fortaleceu povoados e deu origem a cidades. Gerou não só a melhoria no escoamento, fortaleceu e incitou o surgimento de novas produções.

As hidrovias não foram feitas, já existiam, foram aprimoradas e com as políticas públicas são melhoradas. Iniciaram a formação socioespacial de Mato Grosso do Sul, foram preteridas a pouco trânsito e atualmente são vistas com vantagens locais, em suas margens residem Terminais de Uso Privado e portos públicos, que escoam mercadorias variadas.

Tentar compreender como estes modais influenciam na formação do território sul mato-grossense foi objetivo central deste trabalho. As estruturas dos sistemas de transportes foram e são voltadas para o mercado exterior, a competitividade em tempos de globalização atua na esfera local.

Contando com onze rodovias federais, quatro eixos ferroviários, quatro aerovias e duas hidrovias em condições de navegabilidade, Mato Grosso do Sul se apresenta como um dos estados mais propícios a industrialização. Os modais não conferem este ímpeto isolados, estão aliados aos incentivos fiscais, mão de obra barata com certa profissionalização, terrenos para expansão e recursos naturais. A exemplo deste contexto a industrialização da cidade de Três Lagoas/MS, primeira cidade com maior nível de exportação de bens industrializados do estado.

Neste escopo os setores produtivos das commodities foram os mais beneficiados. A celulose e papel, a soja, o minério de ferro, a carne bovina e o açúcar e álcool, são as principais fontes de divisas na balança comercial do

estado. As infraestruturas de transporte estão voltadas para atender este mercado.

O Estado participa financiando obras para circulação no intento de melhorar a competitividade dos produtos brasileiros, é mais de um bilhão de reais destinados aos transportes em Mato Grosso do Sul através do Programa de Aceleração do Crescimento I e II (PAC I e PAC II). Os estudos do Plano Nacional de Logística e Transporte (PNLT), realizou levantamentos que indicaram os melhores locais para investimentos, os pontos mais estrangulados.

Nas rodovias de Mato Grosso do Sul seriam realizados apenas contornos rodoviários, os investimentos mais maciços se dirigiram as ferrovias com a construção da FERRONORTE, FERRSUL e FERROPARN, porém as duas últimas ainda não saíram do papel; e as hidrovias para dragagem e aumento do corredor de navegação tanto da hidrovia do Paraguai quanto da Paraná-Tietê, aumentando o calado do rio proporcionando que embarcações maiores possam transitar por seu leito.

Como não pode prover todas as construções necessárias, o Estado formulou o Programa de Investimento em Logística (PIL) e a Empresa de Logística (EPL), o primeiro para selecionar os eixos que precisariam de recursos segundo o PNLТ e repassá-los a EPL para futura negociação em busca de parceiros privados para realizar o investimento e explorar a via ou compra a concessão. É o caso da América Latina Logística que detêm 12,9 mil km de ferrovias em seis estados do país (MT, MS, MG, SP, PR, e RS).

Em Mato do Grosso do Sul a ALL opera a ferrovia NOVOESTE, (ALL Malha Oeste) FERRONORTE (ALL Malha Norte), operando parte das produções dos setores produtivos para outros países via férrea ou até o porto de Santos para transbordo e exportação. Um dos pontos de colisão entre as concessões são as fusões que estas empresas logísticas podem formar com indústrias e assim desfavorecer as concorrentes, a ALL já se fundiu com a MMX, empresa de minerais que agora mudou para Vetria empresa especializada em transporte deste tipo de produto.

O jornal Valor Econômico¹⁰ do dia 06 de fevereiro de 2015 afirmou que o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE) julgaria o pedido de fusão entre ALL e a Rumo Logística, empresa controlada pelo grupo Cosan

¹⁰ Link's das reportagens: <http://goo.gl/xKQ0By> e <http://goo.gl/iL1Hws>

produtor de commodities agrícolas como açúcar e álcool, gás e óleos lubrificantes, o que poderia resultar em uma formação de truste. A Cosan é dona de terminais no porto de Santos/SP e controlando a ALL poderia prejudicar os concorrentes. FIBRIA, Eldorado, Petrobras entre outras empresas manifestaram suas preocupações ao órgão regulador, porém o pedido foi aprovado com algumas restrições, a Cosan terá que fornecer 45% da parte logística a concorrência, e em caso de ociosidade produtiva informar publicamente sobre a mesma abrindo espaço as outras empresas. Este é um dos perigos das concessões.

A participação ferroviária nas exportações se limitam aos transbordos aos terminais portuários, as comunicações entre a América do Sul carecem de mais obras e acordos político econômicos. A Iniciativa para Integração Latino Americana (IIRSA) é uma das medidas que podem a situação das comunicações entre os países vizinhos, contudo as obras ainda estão iniciando, em Mato Grosso do Sul algumas estruturas dos PAC's são obras que estão no arcabouço da IIRSA.

O transporte fluvial e o rodoviário passam pelo mesmo problema, poucas são as interações com os países vizinhos, sobretudo para o fluvial, o transporte rodoviário participa mais vezes, o que remete a dois problemas, a falta de incentivos ou condições para o aumento na participação dos modais que possuem uma Tonelada por Quilômetro Útil (TKU's) mais alto; e o aumento do número de caminhões prejudicando as condições das vias que conforme já foi mostrado já não estão em boas situações.

Os setores produtivos de Mato Grosso do Sul utilizam os modais para o escoamento de sua produção até os portos ou destinos, alguns contam uma logística corporativa como o caso da mineradora Vetria, e papeleiras Eldorado e FIBRIA. Porém não se excluem as necessidades de obras para melhorias, todo investimento em infraestrutura pode gerar efeitos multiplicadores, implicando de outras formas no mercado interno.

Todavia, redimensionar o território especialmente, para a produção e comércio de commodities, tendo como maior parceiro um país como a China que já demonstra a iniciativa de possuir as próprias fontes produtivas aquém do seu território, é arriscado e danoso. As propostas novo desenvolvimentistas elencadas pelo Governo Federal como o investimento em infraestruturas

podem ser pedidas caso o comércio dependente com os países asiáticos seja diminuído drasticamente ou desfeito.

Com a crise atual os investimentos já estão sendo cortados, a própria China diminui seu PIB, demonstrando cautela com a situação atual. Os chineses utilizam bem a frase de seu conterrâneo Sun Tzu, “Atacai-o [inimigo] onde não estiver preparado. Executai as vossas investidas somente quando não vos esperar.” Comprar terras em outros países e efetivar sua própria produção de bens primários e intermediários é o objetivo dos chineses.

Por mais que a cotação do dólar esteja alta favorecendo as exportações, o estímulo a elas não deve ser o primordial do Brasil e preferencialmente de Mato Grosso do Sul. As importações se tornam caras neste período, se pode estar frente ao um novo momento de substituições de importações, os transportes construídos estão à disposição de outras empresas, as articulações entre sociedade, empresas e governo pode iniciar uma nova fase de desenvolvimento para o Mato Grosso do Sul, é necessário para o processo em circulação.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ANTAQ. **Agência Nacional de Transportes Aquáticos**. Transporte de cargas nas Hidrovias Brasileiras 2011.

_____. **Agência Nacional de Transportes Aquáticos**. Transporte de cargas nas Hidrovias Brasileiras 2012.

ARANHA-SILVA, E. **Três Lagoas: uma interpenetração do rural com o urbano**. Presidente Prudente: UNESP, 1992. (Dissertação de Mestrado)

ARROYO, M. Circuitos espaciais de produção industrial e fluxos internacionais de mercadorias na dinâmica territorial do estado de São Paulo. In: **Boletim Campineiro de Geografia**, v., n. 1, p. 7-26. 2012.

BARAT, J. **A evolução dos transportes no Brasil**. Rio de Janeiro: IBGE/IPEA, 1978.

_____. **Logística e transporte no processo de globalização**: oportunidades para o Brasil. (Org.) BARAT, J. São Paulo: Editora Unesp, 2007.

BARAT, J. **Logística, transporte, e desenvolvimento econômico: a visão setorial**. Editora CLA, 2007.

BRAGA, V.; CASTILLO, R. Tipologia e topologia de nós logísticos no território brasileiro: uma análise dos terminais ferroviários e das plataformas multimodais. In: **Boletim Campineiro de Geografia**, v. 3, n. 2, p. 235-258. 2013.

_____. Infraestrutura de logística e transporte: análise e perspectivas. In: SILVEIRA, M. R. (org.). **Circulação, transportes e logísticas diferentes perspectivas**. São Paulo: Outras Expressões, 2011. p. 217-246.

BRESSER-PEREIRA, L. C. A crise global de 2008 e a metaideologia neoclássica. In: **Revista Econômica**. n 3. jan-jun. PUC-São Paulo, SP. 2010. Disponível em: <http://www.bresserpereira.org.br/Papers/2009/2009.A_crise_global_de_2008_e_a_Metaideologia_neoclassic.pdf>. Acesso em: 06 fev. 2015. p.51-68.

_____. Do antigo ao novo desenvolvimentismo na América Latina. In: Luiz Carlos Delorme Prado; Rosa Freire d'Aguiar. (Org.). **Desenvolvimento econômico e crise: ensaios em comemoração aos 80 anos de Maria da Conceição Tavares**. Rio de Janeiro: Contraponto/Centro Internacional Celso Furtado, 2012a, v. 1, p. 27-66. Disponível em: <http://www.bresserpereira.org.br/papers/2012/12.Do_antigo_ao_novo_desenvolvimentismo.pdf> Acesso em: 24 nov. 2014.

_____. Estado desenvolvimentista, nacionalismo e liberalismo. 2012b. Disponível em: < <http://www.bresserpereira.org.br/papers/2012/372-Estado->

Desenvolvimentista-Nacionalismo-Liberalismo-exLilian.pdf> Acesso em: 06 fev. 2015.

CASTILLO, R. A. Agricultura globalizada e logística nos cerrados brasileiros. In: SILVEIRA, M. R. (Org.). **Circulação, transportes e logísticas diferentes perspectivas**. São Paulo: Outras Expressões, 2011. p. 331-354.

CARGILL. **Cargill esmagadora de soja**. Disponível em: < <http://www.cargill.com.br/pt/index.jsp>>. Acesso em: 26 jul. 2014.

CNT. **Conselho Nacional de Transporte**. O sistema ferroviário brasileiro. 2013.

DNIT. Departamento Nacional de Infraestrutura e Transporte: **Condições das rodovias federais**. Disponível em: <<http://www1.dnit.gov.br/rodovias/condicoes/>> Acesso em: 26 jul. 2014.

ELDORADO BRASIL. **Eldorado Brasil, papel e celulose**. Disponível em: < <http://www.eldoradobrasil.com.br/>> Acesso em 26 jul. 2014.

FIBRIA. **Fibria papel e celulose**. Disponível em: < <http://www.fibria.com.br/pt/>> Acesso em: 26 jul. 2014.

ESPINDOLA, C. J. A dinâmica recente do comércio exterior brasileiro: reprimarização da exportações? In: X ENANPEGE - Encontro da Associação Nacional da Pós-Graduação e Pesquisa em Geografia. Geografias, Políticas Públicas e Dinâmicas Territoriais. Campinas/SP. 2013. p.2712-2732. **Anais...**

FISCHER, A. Transporte e localização industrial. In: FIRKOWSKI, O. L. C.; SPOSITO, E. S. (org. trad.). **Indústria, ornamento do território e transportes**: a contribuição de André Fischer. São Paulo: Expressão Popular, 2008. p.115-150.

FURTADO, C. **Formação econômica do Brasil**. 9. ed. São Paulo: Editora Nacional, 1969.

_____. **Teoria e política do desenvolvimento econômico**. 6. ed. São Paulo: Editora Nacional, 1977.

IIRSA. Iniciativa para Integração da Infraestrutura Regional Sul Americana: **Eixos de integração e desenvolvimento**. Disponível em: < <http://www.iirsa.org/Page/Detail?menuItem=68>>. Acesso em: 15 ago. 2014.

JORNAL DO POVO. **Trilhos e dormentes no relento sofrem a corrosão do tempo**. Disponível em: < http://jptl.com.br/?pag=ver_noticia&id=67177> Acesso em: 29 abr. 2014.

FOLHA DE SÃO PAULO: A "outra China". NETTO, A. D. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/fsp/opiniaofz0206201006.htm>> Acesso em: 10 fev. 2015.

LAMOSO, L. P. A infraestrutura como elemento organizador do território. In: SILVEIRA, M. R.; LAMOSO, L. P. MOURÃO, P. F. C. (Org.). **Questões nacionais e regionais do território brasileiro**. Expressão Popular: São Paulo, 2009. p.43-62.

_____. Fluxos e redes técnicas no comércio de minério no território brasileiro. In: SILVEIRA, M. R. (Org.). **Circulação, transportes e logísticas diferentes perspectivas**. São Paulo: Outras Expressões, 2011. p. 377-384.

_____. **Dinâmicas produtivas da economia de exportação no Mato Grosso do Sul - Brasil**. Mercator (Fortaleza. Online), v. 10, p. 33-47, 2011.

_____. "Neodesenvolvimentismo" brasileiro: implicações para a integração regional no âmbito do Mercosul. Sociedade & Natureza, Uberlândia, ano 24 n. 3, 391-404, set/dez. 2012.

MARTINS, C.; TRUBILIANO, C. A. B. Campo Grande na rota da Marcha para o Oeste. In: NUÑES, A.; PADOIN, M. M.; OLIVEIRA, T. C. M. (Org.). **Dilemas diálogos platinos: relações e práticas socioculturais**. Dourados, MS: Editora UFGD, 2010. p.389-408

MDIC. **Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior**: balança comercial brasileira, por unidade da federação em 2013. 2014. Disponível em: <<http://www.mdic.gov.br/sitio/interna/interna.php?area=5&menu=1076>>. Acesso em: 17 ago. 2014.

MORAES, A. C. R. **Território na geografia de Milton Santos**. São Paulo: Annablume, 2013.

PRADO, C. **História econômica do Brasil**. 5ª Ed. São Paulo: Editora Brasiliense, 1959.

PIQUET, R. **Indústria e território no Brasil contemporâneo**. Rio de Janeiro: Garamond, 2007.

PRUDENCIO SILVA, M. H.; ARANHA-SILVA, E. **A indústria em Três Lagoas e as implicações sócio-ambientais**. Três Lagoas: UFMS/CNPq, 2010. (Relatório de Pesquisa).

PNTL. Plano Nacional de Logística e Transportes: **Planejamento Estratégico dos Transportes no Brasil, um caso de sucesso mundial**. Disponível em: <<http://www2.transportes.gov.br/bit/01-inicial/pnlt.html>> Acesso em: 06 jun. 2013.

QUEIROZ, Paulo R. Cimó. **Uma ferrovia entre dois mundos: a E. F. Noroeste do Brasil na 1ª metade do século XX**. 1ª. ed. Bauru: EDUSC, 2004.

_____. Revisitando um velho modelo: contribuições para um debate ainda atual sobre a história econômica de Mato Grosso/Mato Grosso do Sul. In: **Revista InterMeio**: Campo Grande, MS, v.14, n.27, p.128-156, jan./jun. 2008ª.

_____. Articulações econômicas e vias de comunicação do antigo sul de Mato Grosso (séculos XIX e XX). In: Lamoso, L. P. (Org) **Transporte e políticas públicas em Mato Grosso do Sul**. Editora UFGD: Dourados, 2008b. p.15-76.

_____. Caminhos e fronteiras: vias de transporte no extremo oeste do Brasil. In: GOULART, A.; QUEIROZ, P. R. C. (Org). **Transportes e formação Regional: contribuições à história dos transportes no Brasil**. Dourados: UFGD, 2011. p.79-98.

RANGEL, I. Dualidade Básica da Economia Brasileira. In: **Os Desenvolvimentistas**. Vol 1. Brasília: BNDES, 2005. p.285-337.

RIBEIRO SILVA, C. H. **A lógica da territorialização da indústria: o parque industrial em Três Lagoas – MS De 1990-2010**. Três Lagoas: UFMS/CPTL, Dissertação (Mestrado), 2013.

ROGÉRIO SILVEIRA, M. Estruturação e reestruturação dos sistemas de movimento, de logística e de normas e tributação e seus impactos no território paulista/Brasil. In: **Revista Geográfica da América Central**. (Costa Rica, Online), Nº. II, V.1. p.1-20, 2011.

_____. Geografia da circulação, transporte e logística: construção epistemológica e perspectivas. In: SILVEIRA, M. R. (Org.). **Circulação, transportes e logísticas diferentes perspectivas**. São Paulo: Outras Expressões, 2011. p.21-68.

_____. Infraestruturas e logística de transportes no processo de integração econômica e territorial. **Mercator** (Fortaleza. Online), v. 12, p. 41-53, 2013.

_____; JULIO, A. S. Os investimentos em transportes do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) e o efeito multiplicador brasileiro a partir do governo Lula da Silva. In: **Journal of Transport Literature**. Vol. 7, n.4, pp. 199-224, 2013.

SILVANA, A. **Planejamento governamental: a Sudeco no espaço Mato-Grossense: contexto, propósitos e contradições**. São Paulo, USP/FFLCH, Teste (Doutorado), 2005.

SANTOS, M. **Metamorfoses do espaço habitado**. São Paulo: Hucitec, 1989.

_____. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção.** São Paulo: Edusp, 2009.

_____. SILVEIRA, M. L. **Brasil: território e sociedade no início do século XXI.** 15. ed. Rio de Janeiro: Record, 2011

_____. **Da totalidade ao lugar.** São Paulo: Edusp, 2012.

SENE, E. **Globalização e espaço geográfico.** São Paulo: Contexto, 2003.

SICSÚ, João; PAULA, Luis Fernando de; MICHEL, Renault. Por que novo-desenvolvimentismo?. **Revista de Economia Política**, v.27, n.4. out.-dez, p.507-524, 2007.

PNTL. Plano Nacional de Logística e Transportes: **Planejamento Estratégico dos Transportes no Brasil, um caso de sucesso mundial.** Disponível em: < <http://www2.transportes.gov.br/bit/01-inicial/pnlt.html>> Acesso em: 06 jun. 2013.

SILVEIRA, M. L. Território Usado: dinâmicas de especialização, dinâmicas de diversidade. **Revista Ciência Geográfica** - Bauru - XV - Vol. XV. 2011.

SODRÉ, N. W. **Oeste:** ensaio sobre a grande propriedade pastoril. Rio de Janeiro, 1941.

SOUZA, V. H. P.; SILVEIRA, M. R. O transporte rodoviário no Brasil: algumas tipologias da viscosidade. In: SILVEIRA, M. R. (Org.). **Circulação, transportes e logísticas diferentes perspectivas.** São Paulo: Outras Expressões, 2011. p. 277-288

SPOSITO, E. **Geografia e filosofia:** contribuição para o ensino do pensamento geográfico. São Paulo: Editora UNESP, 2004.

_____.; OLIVEIRA, C. A. Eixos de desenvolvimento e políticas de concessões rodoviárias: metodologia e análise In: SPOSITO, E. S. (Org.). **Cidades médias: espaços em transição.** São Paulo: Expressão Popular. 2009, p. 200-223.

VALOR ECONÔMICO. **Cade marca data para julgar fusão entre ALL e Rumo e ações disparam.** Disponível em: < <http://www.valor.com.br/empresas/3896394/cade-marca-data-para-julgar-fusao-entre-all-e-rumo-e-acoes-disparam>> Acesso: 06 fev. 2015.

_____. **Cade aprova com restrição fusão entre ALL e Rumo.** Disponível em: < <http://www.valor.com.br/agro/3907812/cade-aprova-com-restricao-fusao-entre-all-e-rumo>> Acesso: 11 fev. 2015.

VENCONVSKY, V. P. **Ferrovia e logística do agronegócio globalizado:** Avaliação das políticas públicas e privadas do sistema ferroviário brasileiro. Campinas: UNICAMP, Tese (Doutorado), 2011.

VITTE, C. C. S. Integração da infraestrutura produtiva na América do Sul: mudanças e permanências no modelo de integração com a institucionalização do COSIPLAN da UNASUL. In: VITTE, C. C. S.; PIERI, V. S. G. (Org). **A América Latina no século XXI: Estado, economia, território e integração regional**. Rio de Janeiro: Centro de Estudos em Geopolítica e Relações Internacionais/Cenegri, 2013. p.15-42.