

## A PROPOSTA DE IMPLEMENTAÇÃO DO CORREDOR RODOVIÁRIO BIOCEÂNICO NO ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL: ALGUMAS ANÁLISES SOBRE CIRCULAÇÃO E AS DINÂMICAS TERRITORIAIS

CABRERA, Fabiane de Oliveira Moreti<sup>1</sup>  
CAMILO PEREIRA, Ana Paula<sup>2</sup>

---

Recebido (Received): 03-02-2018 Aceito (Accepted): 02-09-2019

Como citar este artigo: CABRERA, F. O. M.; CAMILO PEREIRA, A. P. A proposta de implementação do corredor rodoviário bioceânico no estado de Mato Grosso do Sul: algumas análises sobre circulação e as dinâmicas territoriais. **Formação (Online)**, v. 28, n. 53, p. 465-485, 2021.

### Resumo

A implementação de um Corredor Bioceânico no estado de Mato Grosso do Sul configura-se como uma possibilidade de desenvolvimento econômico, sobretudo devido despontar como um grande produtor de grãos nacional. O estado constitui um território que implementa ações relacionadas ao agronegócio e, nesse sentido, as possibilidades de viabilização desse corredor de escoamento pode favorecer tanto o fluxo da produção quanto a importação direta de insumos a preços mais competitivos, o qual possui outro direcionamento geográfico de ordenamento territorial dos fluxos. O presente trabalho busca como objetivo discutir a proposta de implementação do Corredor Rodoviário Bioceânico, analisando de que forma sua idealização está vinculada com a manifestação de interesses dos agentes hegemônicos e como as novas infraestruturas ligadas ao setor de transportes trará em seu encaixe uma série de novas dinâmicas territoriais, principalmente no que tange aos fluxos e a circulação territorial. Destaca-se que este empreendimento se trata de uma proposta de implementação, ainda em processo de ordenamento territorial, de investimentos em infraestrutura de transportes dentre outros elementos que são essenciais a sua materialização. Desse modo, metodologicamente nos pautamos em estudos de prospecção sobre a viabilização desse corredor, bem como em divulgações oficiais sobre o desenvolvimento da proposta do Governo em oportunizar o Corredor Bioceânico e suas adjacências. Em síntese, este trabalho se configura como forma de contribuir com as pesquisas que atualmente investigam esta temática, com foco para a circulação e as dinâmicas territoriais que podem ser promovidas com a implementação do Corredor Bioceânico.

**Palavras-chave:** Corredor Rodoviário Bioceânico. Território. Circulação. Transportes. Fluidez.

## THE PROPOSAL FOR A BI-OCEANIC CORRIDOR IMPLEMENTATION IN STATE MATO GROSSO DO SUL STATE: SOME ANALYSIS ON CIRCULATION AND THE TERRITORIAL DYNAMICS

### Abstract

The implementation of a Bi-oceanic Corridor in the state of Mato Grosso do Sul is configured as a possibility for economic development, mainly due to the emergence as a major national grains producer. The state is a territory which implements agribusiness related actions, and, in this sense, the feasibility of this outflow corridor can benefit both the production flow as to direct imports of inputs at more competitive rates, which has another geographic direction of territorial planning of flows. This present work seeks to discuss the proposal for a implementation of a Bi-Oceanic Road Corridor by analyzing in what way its idealization is linked with an expression of interests of the hegemonic agents and how new infrastructures linked to the transport sector will lead to a series of new territorial dynamics, mainly as regards flows and territorial movements. It should be noted that this enterprise is a proposal for implementation, still in the process of land-use planning, investments in transport infrastructure inter

---

<sup>1</sup> Licenciada em Geografia pela Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul (UEMS). Mestranda do Programa de Pós-Graduação do Mestrado em Geografia da Universidade Federal da Grande Dourados (UFGD). Email: fabianebo2019@gmail.com; ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-5818-7862>.

<sup>2</sup> Professora Doutora do curso de Geografia e do Programa de Pós-Graduação Stricto Sensu em Educação da Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul (UEMS), Unidade Universitária de Campo Grande - MS. Email: apaulacape@uems.br; ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-4963-4173>.

alia, other elements essential for its materialization. Thus, methodologically we rely on prospection studies on making this corridor viable, as well as in official disclosures on the development of the Government's proposal in opportunising the for the Bi-Oceanic Corridor and its vicinity. In brief, this work is configured as a way to contribute to the researches that are currently investigating this theme, focusing on circulation and the territorial dynamics which may be promoted with the implementation of the Bi-Oceanic Corridor.

**Keywords:** Bio-Oceanic Road. Territory. Circulation. Transports. Fluidity.

## **LA PROPUESTA DE IMPLEMENTACIÓN DEL CORREDOR VIAL BIOCEÁNICO EN EL ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL: ALGUNOS ANÁLISIS SOBRE CIRCULACIÓN Y DINÁMICA TERRITORIAL**

### **Resumen**

La implementación de un Corredor Bioceánico en el estado de Mato Grosso do Sul está configurado como una posibilidad para el desarrollo económico, principalmente debido a su surgimiento como un importante productor nacional de granos. El estado constituye un territorio que implementa acciones relacionadas con los agronegocios y, en este sentido, las posibilidades de hacer viable este corredor de flujo pueden favorecer tanto el flujo de producción como la importación directa de insumos a precios más competitivos, lo que tiene otra dirección de ordenamiento geográfico. flujo territorial. Este documento busca discutir la implementación del Corredor Bioceánico de Carreteras, analizando cómo su idealización está vinculada a la expresión de intereses de los agentes hegemónicos y cómo las nuevas infraestructuras relacionadas con el sector del transporte traerán consigo una serie de nuevas dinámicas territoriales, principalmente con respecto a los flujos y la circulación territorial. Cabe destacar que este emprendimiento es una propuesta para la implementación, aún en proceso de ordenamiento territorial, de inversiones en infraestructura de transporte, entre otros elementos que son fundamentales para su materialización. Así, metodológicamente nos basamos en estudios de prospección sobre la viabilidad de este corredor, así como en divulgaciones oficiales sobre el desarrollo de la propuesta del Gobierno de brindar oportunidades para el Corredor Bioceánico y su entorno. En resumen, este trabajo se configura como una forma de contribuir a la investigación que actualmente investiga este tema, enfocándose en la circulación y las dinámicas territoriales que se pueden promover con la implementación del Corredor Bioceánico.

**Palabras clave:** Corredor Vial Bioceánico. Território. Circulación. Transporte. Fluidez.

### **1 Introdução**

O presente trabalho busca analisar de que forma a implementação do Corredor Rodoviário Bioceânico no estado de Mato Grosso do Sul (recorte espacial de análise) poderá gerar impactos às diversas dinâmicas presentes no território, com enfoque para as questões territoriais, dos fluxos e de circulação, considerando para isso os diferentes usos do território pelos agentes envolvidos. Destacamos que este empreendimento se encontra como uma proposta de implementação, ainda em processo de ordenamento territorial, de investimentos em infraestrutura de transportes dentre outros elementos que são essenciais a sua materialização. Desse modo, metodologicamente nos pautamos em estudos de prospecção sobre a viabilização desse corredor, bem como em divulgações oficiais sobre o desenvolvimento da proposta do Governo em oportunizar o Corredor Bioceânico e suas adjacências. Em síntese, este trabalho se configura como forma de contribuir com as pesquisas que atualmente investigam esta temática, com foco para a circulação e as dinâmicas territoriais que podem ser promovidas com a implementação do Corredor Bioceânico.

O Corredor Rodoviário Bioceânico é um projeto que busca diminuir as distâncias entre o setor produtivo nacional e os mercados globais (PIMENTA, 2019). As exportações nacionais são um elemento de suma importância para a economia brasileira e parte significativa da produção dirige-se à exportação, tendo como um dos principais destinos o mercado asiático. À medida que a produção agrícola se expande- especialmente em países emergentes, como o Brasil - para regiões mais afastadas dos centros de consumo, o desenvolvimento de corredores de logística eficientes se tornou uma necessidade (CAIXETA FILHO, 2007). Podemos citar como exemplo as exportações de 2020, que mesmo em meio a pandemia da Covid-19 encerrou o ano com superávit de US\$ 50,9 bilhões. O saldo positivo da balança comercial brasileira em 2020 é resultado de US\$ 209,921 bilhões em exportações e US\$ 158,926 bilhões em importações (BRASIL, 2021).

Alguns estados brasileiros se destacam na produção de *commodities* para exportação, como é o caso de Mato Grosso do Sul, que necessita deslocar a produção até os portos do Atlântico, como de Paranaguá-PR e Santos-SP que são os concentram a maior demanda para o transporte da produção até o mercado asiático. Tem-se então um longo trajeto que precisa ser percorrido para que os produtos alcancem seu destino final, o que acaba encarecendo as mercadorias devido ao oneroso valor do frete e ainda acrescenta o dispêndio de mais tempo até o mercado consumidor.

No mundo de hoje, o alimento é levado até as pessoas, o que torna o transporte uma condição necessária para a especialização e urbanização contemporâneas. Gallimore (1981) também enfatiza que, ao mesmo tempo em que a demanda mundial por alimentos cresce em velocidade superior à sua produção, tornou-se cada vez mais importante a capacidade de transportar os alimentos da fazenda até o porto. Essa capacidade depende, sobretudo, de sistemas de transporte já existentes, da quantidade e localização de novas terras a serem cultivadas e da adequação (ou existência) de serviços de transporte para essas novas terras (CAIXETA FILHO, 2007, p. 21).

É nesse sentido, que a proposta de viabilização do corredor busca amenizar tal problemática, inserindo um percurso capaz de diminuir a distância até o continente asiático via portos que se conectam ao oceano Pacífico, o que atenuaria as distâncias, economizando no transporte dos produtos e tornando-os mais competitivos no mercado, prerrogativa do constante e acirrado processo de mundialização do capital (CHESNAIS, 1996).

Tendo como foco dessa análise o estado de Mato Grosso do Sul, uma vez que tal corredor tem origem nesse estado, destacamos que o percurso em território sul-mato-grossense se inicia na capital Campo Grande, passando pelos municípios de Sidrolândia, Nioaque, Guia Lopes da Laguna, Jardim e por último Porto Murtinho, de onde o corredor seguirá pelo

Paraguai, Argentina adentrando, por fim, ao Chile, onde desembocará nos portos de Antofogasta e Iquique.

Com a mercadoria partindo de portos já inseridos no Oceano Pacífico, estima-se uma economia de cerca de 8 mil quilômetros em relação ao transporte, uma redução sensível na distância em relação aos portos localizados no Atlântico (SENADO NOTÍCIAS, 2018).

O Corredor Rodoviário Bioceânico trará em seu encaixo uma série de novas dinâmicas territoriais, principalmente no que tange ao setor de transportes e circulação, visto que com a construção da ponte sobre o rio Paraguai, assim como a melhoria da infraestrutura de circulação, a partir da construção e melhoramento dos fixos produtivos por parte dos países envolvidos, gerará uma maior demanda por fluxos. Por isso compreender que a infraestrutura de transportes é: “um dos elementos organizadores e produtores do espaço” (LAMOSO, 2009, p. 43).

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

A implantação de corredores bioceânicos é um projeto há muito almejado no estado de Mato Grosso do Sul. A ideia de “corredores de transporte” está prevista nas políticas públicas nacionais desde o I Plano Nacional de Desenvolvimento (I PND - 1972-74) quando a questão dos corredores aparece interligado com os interesses agrícolas.

Conforme este plano temos que essa relação pode ser melhor destacada pelo desdobramento de seus pontos estratégicos, tais como: III- Modernizar as estruturas de comercialização e distribuição de produtos agrícolas, mediante: criação de estruturas especializadas de transportes (“Corredores de Transportes”), associadas a modernização dos principais portos; [...]. (BRASIL, 1971).

Nesse sentido, diferentes rotas já foram propostas como forma de se promover uma maior viabilidade econômica ao escoamento da produção por meio de corredores que possibilitem uma maior fluidez territorial pelo Oceano Pacífico. Nessa perspectiva, o estado de Mato Grosso do Sul tem se constituído como um território que implementa ações relacionadas ao agronegócio e as possibilidades de viabilização de um corredor rodoviário favorece tanto o fluxo da produção quanto a importação direta de insumos a preços mais competitivos, o que do

ponto de vista econômico traria projeção à economia do estado. Essa iniciativa tem como foco a ideia central de garantir uma maior rentabilidade aos produtos agrícolas por meio de políticas de modernização de portos, estradas, armazenamento de grãos dentre outros fatores que podem promover uma logística<sup>3</sup> mais eficiente do ponto de vista da viabilização de uma circulação territorial mais célere.

À medida que se tornam claras as funções econômicas da infraestrutura de transporte e a sua importância para o desenvolvimento, os países têm voltado a discutir seus sistemas internos, buscando principalmente inseri-los no processo de globalização mediante um conjunto de objetivos nacionais que tornem os países competitivos numa base de mercado mundial (CAIXETA FILHO, 2007, p. 22).

Para transportar toda essa produção, que possui como principal destino os mercados asiáticos, como a China, Estados Unidos, Japão e os países do Mercosul (principalmente Argentina e Chile), é necessária toda uma infraestrutura de transportes e organização logística. Assim, torna-se imprescindível uma logística que diminua o preço do traslado das mercadorias, de modo a deixá-las mais competitivas no mercado internacional. Por isso considerar, conforme destaca Santos (1994, p. 34) que: “a fluidez é a condição, mas a ação hegemônica se baseia na competitividade”. No entanto, é importante destacar que outros fatores podem influenciar na competitividade das mercadorias além do transporte, como é o caso de questões alfandegárias, barreiras tarifárias e não tarifárias e assim por diante. Para que a fluidez seja efetiva, é necessário solucionar as questões burocráticas que podem encarecer e atrasar o movimento da produção.

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

Desse modo, considerando que o Corredor Bioceânico ainda consiste em uma proposta de viabilização, que este trabalho se configura como forma de contribuir com as pesquisas que

---

<sup>3</sup> Ao longo dos anos o conceito de logística foi se ampliando, passou de mera utilidade estratégica militar, para um verdadeiro complexo sistema que envolve desde o processo produtivo, passando pelo armazenamento, a distribuição, o que nos leva a entender não apenas como um fim, mas como um meio estratégico de circulação, tornando-se um dos conceitos mais modernos (SILVEIRA, 2011). Entende-se, portanto a logística enquanto serviço de planejamento nas mais diversas etapas do processo logístico, compreendendo-a sua contribuição não só para o desenvolvimento empresarial interno (logística corporativa), mas também no desenvolvimento de aspectos territoriais característicos que, assim como a logística corporativa estão voltados para facilitar o processo de acumulação do capital.

atualmente investigam esta temática, com foco para a circulação e as dinâmicas territoriais que podem ser promovidas com a implementação do Corredor Bioceânico.

Sendo assim, a análise realizada se constitui em seções complementares, sendo que na primeira seção analisamos a relevância do Corredor Rodoviário Bioceânico para o fomento dos fluxos, principalmente no que tange a questão do transporte de mercadorias que seguirão rumo ao Pacífico. Após esse momento, apresentamos uma abordagem sobre as manifestações de poder no território sul-mato-grossense vinculados ao projeto do Corredor Bioceânico como o Estado e os grandes produtores e exportadores de grãos e proteína animal. O item seguinte busca compreender as dinâmicas territoriais que poderão derivar das novas infraestruturas de transporte, como as rodovias e os fluxos que poderão ensejar. As considerações finais buscam estabelecer o vínculo entre o Corredor Bioceânico e sua importância estratégica para os agentes hegemônicos de poder.

## **2 A relevância do Corredor Rodoviário Bioceânico para o fomento dos fluxos**

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

Convencidos da importância do corredor, já em 1997, houve a iniciativa governamental para concretizar o asfaltamento da rodovia que liga Campo Grande a Porto Murtinho, embora o término dessa obra tenha se efetivado somente em 2003. Por seu turno, também o Paraguai já havia concordado com a iniciativa de implantação de uma rodovia, ligando Porto Murtinho a Filadélfia. O maior desafio se dava em relação à construção da ponte na travessia do rio Paraguai, ligando Porto Murtinho a Carmelo Peralta (BOURLEGAT, 2019, p. 116).

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

Se a capacidade empresarial no complexo da soja está amplamente demonstrada, se os problemas de ordem tecnológica foram superados, o peso do custo do transporte na composição global de custos da soja e seus derivados afeta o sucesso da expansão,



já que as condições de mobilidade entre centros de produção e consumo constituem um fator desfavorável à competitividade (BERNARDES, 2007, p. 353).

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

É possível reconhecer que historicamente o modal rodoviário foi priorizado estrategicamente por opção governamental, desde o Governo Vargas, Juscelino Kubitschek, Governos militares até os dias atuais, o rodoviarismo é o de maior uso no transporte de mercadorias (BERNARDES, 2007).

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

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

Dessa forma, é importante ressaltar que a proposta de implementação do Corredor Rodoviário Bioceânico reforça essa dependência da matriz de transporte predominante no setor rodoviário, uma vez que o escoamento da produção continua a ser majoritariamente por meio das rodovias.

O Corredor Rodoviário Bioceânico do qual tratamos tem como plano de desenvolvimento econômico e regional o escoamento da produção por meio da criação de um outro eixo de circulação do capital. Podemos constatar que o traçado do corredor privilegia o modal rodoviário de transporte, seguindo o mesmo processo observado no Brasil.

O transporte rodoviário em contraposição ao ferroviário, hidroviário e aeroportuário concentra o maior índice de utilização. A chamada multimodalidade ainda é um desafio para as políticas de investimentos de transportes no Brasil e na América do Sul em prol dos interesses de empresas transnacionais. Entretanto, atualmente, percebe-se que governos de nações sul-americanas, em parcerias com grandes organismos internacionais, tem somado ações e investimentos para concretizar a integração regional e o desenvolvimento regional sul-americano via infraestrutura física de transportes (OLIVEIRA, 2010, p. 56).

O Corredor Rodoviário Bioceânico ainda não é uma realidade tangível, concretizada materialmente. Muitas partes do projeto ainda estão em forma de planejamento e apenas algumas poucas obras começaram a ganhar forma o Brasil. Nesse sentido, Brasil e Paraguai são os países até o presente momento mais engajados na execução da proposta. Temos até a data

atual o contorno rodoviário na cidade de Porto Murtinho, realizado por meio do Fundersul no valor de 25,2 milhões. O Fundersul também destinou 5 milhões para o recapeamento da malha viária urbana da cidade de Porto Murtinho (CAMPO GRANDE NEWS, 2021).

Já a ponte que será construída sobre o rio Paraguai ligando as cidades de Porto Murtinho e Carmelo Peralta no Paraguai será financiada com recursos da Itaipu Binacional. A estimativa do diretor geral paraguaio da Itaipu, José Alberto Alderete, é que a obra custe aproximadamente US\$ 75 milhões, o equivalente a R\$ 280 milhões (na cotação de sábado, R\$ 3,74). A previsão, segundo ele, é que a ponte Bioceânica seja entregue em abril de 2023 (G1 MS, 2019).

O Paraguai tem promovido importantes obras, asfaltando estradas como a PY-09. Até o momento são 147 quilômetros prontos, de um total de 277 km de obras, ligando Carmelo Peralta (Alto Paraguai), na fronteira com Porto Murtinho, a Loma Plata (Boquerón) e recentemente o FONPLATA (Banco de Desenvolvimento) aprovou o “Projeto melhoria e pavimentação da estrada PY-15, trecho Mariscal Estigarribia–Pozo Hondo e acesso a Mariscal Estigarribia no Departamento de Boquerón, República do Paraguai”. O financiamento é de mais de 354 milhões de dólares e será concedido em três etapas. É o maior empréstimo financiado pelo FONPLATA para a integração física da região, completando um corredor interoceânico estratégico que liga Brasil, Paraguai, Argentina e Chile (PARAGUAI, 2020).

Podemos observar a seguir (Figura 1) o traçado do corredor, partindo de Campo Grande e chegando até Porto Murtinho, de onde a rota segue para o Paraguai, Argentina e Chile.



**Figura 1** - Traçado do Corredor Rodoviário Bioceânico



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

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

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

Fica notável o papel do Estado como entusiasta e um dos principais responsáveis por articular medidas capazes de efetivar projetos. No caso do Corredor Rodoviário Bioceânico vemos uma intensa participação do Governo do estado de Mato Grosso do Sul, atuando nos aspectos político e econômico da proposta.

A região apresenta caráter estratégico para o escoamento da produção, o que enceta o processo de “criação de fluidez”, como destacado por Milton Santos (2008). Nesse sentido, devido a importância econômica e geográfica de Mato Grosso do Sul, o Corredor Bioceânico se apresenta como uma alternativa mais lucrativa e fluída para o transporte das mercadorias produzidas, despertando forte interesse do setor privado, que tem militado intensamente na defesa e apoio da implementação do Corredor Bioceânico, principalmente os grandes produtores de *commodities*, fazendo reivindicações e pressionando o Estado.

### **3 O Corredor Rodoviário Bioceânico e o território sul-mato-grossense: a materialização das manifestações de poder**

O espaço é anterior ao território, como defendido por Claude Raffestin (1993), espaço e território não são equivalentes. O território vai ser o ambiente onde veremos a projeção do trabalho humano, relações marcadas por mecanismos de poder. Nesse sentido, o território será balizado e modificado por meio das redes, dos fluxos, dos fixos: rodovias, canais, estradas de ferro, autoestradas etc. “O território se apoia no espaço, mas não é o espaço” (RAFFESTIN, 1993, p. 144).

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

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

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

Quando refletimos sobre a assertiva acima, podemos constatar a ligação intrínseca com o Corredor Bioceânico, já que encontramos as conflitualidades entre os agentes sociais, como o Estado, o empresariado e o restante da população sul-mato-grossense. Como salientado anteriormente, o Corredor é um reflexo dos interesses dos agentes hegemônicos e não

necessariamente de todos os grupos presentes no território, o que se manifesta na forma de conflitualidades.

Mas esses sujeitos não se opõem, na verdade, eles procuram se influenciar, se controlar, se interditar, se permitir, se distanciar ou se aproximar, e assim criar redes entre eles (RAFFESTIN, 1993). Essas redes visam promover uma comunicação a partir do uso do território, mas muitas vezes os elementos desenvolvidos para a realização dessa comunicação não asseguram a mesma.

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

A proposta de implementação do Corredor Rodoviário Bioceânico será um importante meio de comunicação com os portos do Chile, facilitando o transporte das mercadorias com destino ao exterior, todavia, o impacto nas pequenas localidades por onde passará, sobretudo nos municípios brasileiros, deve suscitar importantes reflexões, pois pode obstruir e sobrecarregar os precários fixos de tais locais, ampliar os fluxos exponencialmente, modificando toda a dinâmica social.

Mediante essas análises, é preciso ter a compreensão de que a viabilização do Corredor Bioceânico se configura por elementos que podem gerar comunicação por um lado, e perda de comunicação por outro, uma vez que um empreendimento de tal relevância, não está isenta de problemáticas díspares, sejam elas de aporte econômico, social, cultural etc., e nesse sentido, os agentes econômicos tais como o Estado e os empresários se personificam como importantes atores detentores de poder nesse processo de viabilização do Corredor, principalmente por seus interesses econômicos e territoriais.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Temos os agentes sociais em constante trânsito uns com os outros, ora de acordo, ora em desacordo, mas sempre tecendo o território por meio de suas relações e seus usos. O Corredor Bioceânico se constitui como a viabilidade de implementação e/ou melhoria de uma

infraestrutura que irá alterar o território, fruto de um desejo dos poderes hegemônicos na escala de influência.

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

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

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

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

O Corredor, desse modo, poderá configurar, portanto, um conjunto de estruturas físicas que pode permitir a superação de entraves locais, principalmente no que tange a questão da distância entre o setor produtivo e os fixos responsáveis pelo traslado das mercadorias. “O espaço é formado por fixos e fluxos. Nós temos os fixos, de onde se originam os fluxos que conseqüentemente se dirigem para outros fixos” (SANTOS, 2014, p. 85). Temos a superação das distâncias através do tempo, que se torna cada vez mais reduzido, não somente, porque nesse caso específico a distância é reduzida, mas também porque as relações burocráticas devem ser suavizadas para que a circulação seja efetivada de forma mais célere, aliada sempre ao incremento da tecnologia.

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



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

Circulação e comunicação procedem de estratégias e estão a serviço delas. Redes de circulação e comunicação contribuem para modelar o quadro espaço-temporal que é produzido em todo território.

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

A significativa economia de tempo para o transporte das mercadorias, devido a diminuição das distâncias é um fator essencial à dinâmica de interesses dos agentes hegemônicos. Essa anulação do “espaço pelo tempo” é possível por meio dos fixos instalados no território, sistemas de engenharia voltados para uma melhor dinâmica dos fluxos (HARVEY, 2014), o que por sua vez, tem relação direta com o papel do Estado na promoção dessa incorporação infraestrutural ao território e as articulações com a iniciativa privada se colocam como um elemento possível. Um exemplo evidente é a construção da ponte sob o rio Paraguai ligando Porto Murtinho (BR) a Carmelo Peralta (PY).

Nesse sentido, os sistemas de engenharia (CONTEL, 2004) são essenciais à lógica da promoção a uma mais intensa e célere circulação territorial. O aprimoramento de tal sistema de engenharia pode agilizar o fluxo de veículos, visto que para transpor pelo rio é necessário o uso de balsa, que transporta um número limitado de veículos e consome um maior tempo do que a travessia por meio da ponte.

Esse aspecto foi constatado quando a expedição 2017 da Rota de Integração Latino-Americana (Rila), que realizou o percurso definido para a instalação do Corredor Rodoviário Bioceânico detectou que a balsa era capaz apenas de atravessar veículos em grupos de quatro, de forma que o trajeto de ida e volta demorava cerca de 30 minutos. Fica claro como o uso da balsa apresenta-se como um empecilho diante da perspectiva dos fluxos, que ficam restritos a capacidade da balsa, e do tempo que é consumido para a travessia. A problemática poderá ser contornada com a construção da ponte, um fixo que irá priorizar os fluxos e economizar de forma significativa o tempo despendido para a travessia do rio.

#### **4 O(s) uso(s) do território na perspectiva do Corredor Rodoviário Bioceânico: a configuração de novas dinâmicas territoriais**

Como nossa abordagem se restringe espacialmente ao território sul-mato-grossense, buscamos elementos que nos auxiliem na compreensão do uso do território a partir de uma perspectiva miltoniana que compreende o território mediante a dinâmica territorial e seus usos.

De acordo com Santos et al (2000):

O território usado constitui-se como um todo complexo onde se tece uma trama de relações complementares e conflitantes. Daí o vigor do conceito, convidando a pensar processualmente as relações estabelecidas entre o lugar, a formação sócio-espacial e o mundo. (SANTOS et al, 2000, p. 03).

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

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

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

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

Soma-se a essa compreensão o fato de que: “de um modo geral, os fixos necessários ao exercício das formas mais complexas de cooperação (estradas, por exemplo) são criados pelo Estado” (SANTOS, 1997 [1985], p. 76).

Dado isso, compreendemos que pensar o território a partir do seu uso torna explícita a priorização da dimensão econômica, e nesse contexto, o desenvolvimento dos transportes a partir de seus diversos modais está inserida nessa discussão sobre o uso do território pelos

agentes econômicos, incluindo nessa análise o Estado em suas diferentes escalas, bem como o setor empresarial.

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

Dessa forma, podemos notar que Mato Grosso do Sul possui um importante papel na economia nacional, como grande produtor de grãos (soja e milho) e de carne bovina, sendo um importante vetor logístico, o que justifica o grande interesse no Corredor Rodoviário Bioceânico, pois este pode favorecer a dinamização do processo de escoamento da produção, principalmente no que tange ao mercado asiático, o maior comprador de grãos do estado.

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

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

Dessa forma, o autor nos esclarece, apontando que os fixos e, conseqüentemente, os fluxos advindos do processo carregam consigo um conteúdo social, que está intrinsecamente vinculado aos objetivos inseridos nesses fixos. Nesse item evidenciamos as possibilidades de desenvolvimento que o corredor pode oferecer para o estado, de acordo com o discurso governamental, assim como os prejuízos que a mesma pode acarretar e que muitas vezes passa de forma despercebida.

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

Conforme destaca Santos (1997 [1985], p. 76): “[...] ao Estado cabe criar fixos, precipuamente a serviço da produção ou do homem. Mas, os fixos atraem e criam fluxos. [...] Os fluxos também criam fixos na órbita do subsistema de mercado, sobretudo quando os fixos de origem pública são insuficientes para atender a demanda”.

## **5 Considerações finais**

Embora a viabilização do Corredor Rodoviário Bioceânico no estado de Mato Grosso do Sul ainda se configure no planejamento de ações públicas, e por isso ainda não reflita a materialização dos resultados que a proposta de implementação desse empreendimento trará, é essencial compreender e analisar os efeitos iniciais o qual tem promovido e pode vir a suscitar frente a sua efetivação.

O Corredor Bioceânico se enquadra como um importante instrumento de desenvolvimento econômico no discurso governamental e da iniciativa privada, que defendem sua viabilização considerando a capacidade desse empreendimento trazer uma maior fluidez aos fluxos, principalmente no que se refere ao tráfego rodoviário e o transporte de produtos com fins de exportação.

Com uma significativa economia de tempo na condução da produção, o Corredor apresenta-se como um elemento estratégico, capaz de tornar a produção menos onerosa e mais competitiva no mercado externo. Nesse sentido, a circulação possui papel decisivo no setor produtivo, pois criam-se objetos e lugares destinados à fluidez: canais, rodovias, aeroportos e assim por diante (SANTOS, 2008).

A rota traria alterações significativas para o território de Mato Grosso do Sul, e essas mudanças de ampla escala são determinadas por formas de manifestações de poder (RAFFESTTIN, 1993), no qual o Estado e o empresariado, ligados a lógica acumulativa do capitalismo são, na referida situação, os principais agentes. No entanto, é necessário que outros agentes, como por exemplo, a população dos municípios pelos quais o corredor atravessará, comunguem dos benefícios que serão obtidos por meio dessa rota, visto que os investimentos infraestruturais no Brasil, *a priori*, e de acordo com o discurso governamental serão custeados com dinheiro público e a cidade de Porto Murtinho, particularmente, será uma das mais impactadas com o projeto.

Como alegado por Raffestin (1993), essas novas tessituras que visam uma melhor comunicação, são vias de mão dupla que podem dinamizar o processo por um lado, mas obstruí-

lo de outro. O diálogo, a pesquisa e o esclarecimento são de suma importância para a realização salutar do projeto.

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

## Referências

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

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

BRASIL. Diário Oficial. Lei nº 5727 de 04/11/. **Dispõe sobre o Primeiro Plano Nacional de Desenvolvimento (PND), para o período de 1972 a 1974**. Brasília-DF, 1971.

CAIXETA FILHO, José Vicente. **Logística para a agricultura brasileira**. Revista da ANPEGE. V.3, 2007.

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

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

FAZCOMEX. **Exportação no Brasil: Quais os principais produtos exportados?** Disponível em: <<https://www.fazcomex.com.br/blog/quais-principais-produtos-exportados-brasil/>>. Acesso em 05/04/2021.

FERNANDES, Adriano. **Governador entrega contorno rodoviário e garante R\$ 5 milhões para recapeamento**. Publicado em 10/02/2021. Disponível em: <<https://www.campograndenews.com.br/cidades/interior/governador-entrega-contorno-rodoviario-e-garante-r-5-milhoes-para-recapeamento>>. Acesso em 10/02/2021.

GLOBO.COM. **Rodada de Negócios e assinatura de convênios para projetos do corredor marcam Rila na Argentina**. G1 MS, 31 ago. 2017b. Disponível em: <<https://g1.globo.com/mato-grosso-do-sul/rila/noticia/rodada-de-negocios-e-assinatura-de-convenios-para-projetos-do-corredor-marcam-rila-na-argentina.ghtml>>. Acesso em: 02/02/2020.

GOV.BR **Balança comercial fecha 2020 com superávit de US\$ 50,9 bilhões**. Publicado em 04/01/2021. Disponível em: < <https://www.gov.br/pt-br/noticias/financas-impostos-e-gestao-publica/2021/01/balanca-comercial-fecha-2020-com-superavit-de-us-50-9-bilhoes>>. Acesso em: 05/04/2021.

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

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

MATO GROSSO DO SUL. Agência Agesul. **Como é a matriz de transportes do Mato Grosso do Sul**. Disponível em: <<http://www.agesul.ms.gov.br/pelt-ms-2/como-e-a-matriz-de-transportes-do-mato-grosso-do-sul/>> Acesso em: 10/04/2020.

MATO GROSSO DO SUL. Universidade Federal de Mato Grosso do Sul. **Conferência Rota Bioceânica apresenta discussões sobre oportunidades econômicas e científicas**. Disponível em: <<https://www.ufms.br/conferencia-rota-bioceanica-apresenta-discussoes-sobre-oportunidades-economicas-e-cientificas/>> Acesso em: 01/11/2019.

\_\_\_\_\_. **Zoneamento Ecológico-Econômico do Mato Grosso do Sul: Contribuições técnicas, teóricas, jurídicas e metodológicas**, V. II, 2009.

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

OLIVEIRA, Viviane. **Paraguai inaugura 147 km de rodovia da Rota Bioceânica**.

Publicado em 23/12/2020. Disponível em:

<<https://www.campograndenews.com.br/economia/paraguai-inaugura-147-km-de-rodovia-da-rota-bioceanica>>. Acesso em 23.12.2020.

PARAGUAI. Fonplata.org. **Paraguai: FONPLATA financia projeto chave para a concretização do corredor bioceânico regional**. Publicado em 21/12/2020. Disponível em: < <https://www.fonplata.org/pt/noticias/21-12-2020/paraguai-fonplata-financia-projeto-chave-para-concretizacao-do-corredor-bioceanico-regional>>. Acesso em: 05/04/2021.

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

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

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

\_\_\_\_\_. **Metamorfose do Espaço Habitado**. 5. ed. São Paulo, Hucitec, 1997 [1988]. 124p



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

**SENADO NOTÍCIAS. Retorno econômico do Corredor Bioceânico é unanimidade em audiência.** Disponível em:

<<https://www12.senado.leg.br/noticias/materias/2018/04/18/retorno-economico-do-corredor-bioceanico-e-unanimidade-em-audiencia>> Acesso em: 08/04/2020.

SILVEIRA, Márcio Rogério. **Geografia da Circulação, Transportes e Logística: construção epistemológica e perspectivas.** In: SILVEIRA, Márcio Rogério. (Org).

Circulação, transportes e logísticas: diferentes perspectivas. São Paulo: Outras Expressões, 2011, p. 21 - 68.

VIEGAS, Anderson. **Itaipu lança licitação do projeto da nova ponte entre Brasil e Paraguai: ligação vai viabilizar corredor bioceânico.** Publicado em 21/07/2019. Disponível em: < <https://g1.globo.com/ms/mato-grosso-do-sul/noticia/2019/07/21/itaipu-lanca-licitacao-do-projeto-da-nova-ponte-entre-brasil-e-paraguai-ligacao-vai-viabilizar-corredor-bioceanico.ghtml>>. Acesso em 05/04/2021.