



## GLOBALIZAÇÃO E MODERNIZAÇÃO DAS REDES DE INFRAESTRUTURAS EM PORTO MURTINHO/MS

Dayana Aparecida Marques de Oliveira Cruz - Doutora em Geografia pela Universidade Estadual Paulista - FCT/UNESP – Professora do Instituto Federal de São Paulo – IFSP – Campus Registro/SP

Roberta Oliveira da Fonseca - Doutoranda em Geografia - Programa de Pós-Graduação em Geografia - Faculdade de Ciências e Tecnologia - FCT/UNESP- Câmpus de Presidente Prudente - SP

### Resumo

O papel das infraestruturas na organização do espaço geográfico ganha especial destaque no contexto dos países (semi)periféricos latino-americanos, principalmente em períodos de crise, numa tentativa de adequação às transformações no modo de produção capitalista. Os países semiperiféricos adaptam-se no sentido de garantir a permanência de seu papel intermediário no cenário internacional. Nesta conjuntura, o Estado de Mato Grosso do Sul destaca-se na produção de *commodities*, dentre elas, a soja e o milho; no entanto, o escoamento da produção majoritariamente dá-se por transporte rodoviário e completa-se em portos marítimos das regiões Sul e do Sudeste do Brasil. Como estratégia para diminuir os custos de transporte, o governo do estado nos últimos anos investiu no transporte fluvial e Porto Murtinho/MS é parte de uma nova relação na rede de transportes e circulação, capaz de operar mudanças significativas nas conexões do município com outras escalas geográficas.

**Palavras-chave:** Globalização. Multiescalaridade. Redes. Transportes. Porto Murtinho/MS.

### Introdução

O período atual é caracterizado pela expansão global das relações de produção capitalistas, por uma história universal de convergência dos momentos, pela internacionalização das economias e a conseqüente aceleração dos fluxos. Neste contexto, a base material e a ampliação das redes geográficas, sobretudo das redes de infraestruturas, é fundamental para a garantia da circulação. Nos países periféricos e semiperiféricos, cabe ressaltar que a ampliação das redes nesses países segue uma lógica externa e vertical que visa à adequação das demandas de circulação do mercado internacional.

Neste sentido, municípios em Estados com destaque na produção de *commodities*, como é o caso de Mato Grosso do Sul, estão vivenciando intensas mudanças capazes de transformar não só a dinâmica interna de seus territórios, como também as conexões que possuem com outras escalas geográficas. Porto Murtinho/MS é um exemplo emblemático dessa mudança.

O objetivo deste texto é indicar algumas transformações recentes no município de Porto Murtinho/MS em decorrência da modernização da rede de transportes.



A metodologia consistiu na revisão bibliográfica sobre o atual período da globalização, o espaço reticulado e a emergência da modernização das infraestruturas. Incluímos também uma breve pesquisa sobre o município de Porto Murtinho e suas transformações em decorrência da ampliação das infraestruturas de transportes.

O texto está dividido em três partes principais, além da introdução e das considerações finais. A primeira parte contém a discussão basilar em torno das verticalidades nos países periféricos e semiperiféricos, que demanda a adaptação das redes em conformidade com o mercado internacional. A segunda parte discute sobre o processo de reprimarização da pauta de exportação brasileira. Por fim, a terceira parte trás o caso Porto Murtinho como exemplo que elucida os desafios na rede de transportes sul-matogrossense, bem como demonstra os rebatimentos causados pelas transformações recentes nessa rede.

### **Globalização e a lógica de organização vertical das redes**

Desde a criação do sistema-mundo moderno colonial e o início da globalização, o mundo está paulatinamente sendo transformado por processos que corroboram para a unificação da história e convergência dos acontecimentos. Podemos identificar a simultaneidade desses processos em diferentes contextos e escalas graças à imposição das verticalidades, a qual confere aos lugares uma certa homogeneidade. Todavia, conforme discute Santos (2008), as resistências e a força dos lugares permitem compreender como as singularidades podem trazer características próprias para os processos em diferentes espaços.

Em meio a tal complexidade refletimos sobre o papel das infraestruturas na organização do espaço geográfico. No contexto capitalista, para além da circulação do capital, as infraestruturas servem como parte da estratégia de mecanismo da superação das crises. Afinal, historicamente os países (semi)periféricos latino-americanos têm fomentado a rede de infraestruturas em períodos de crise como forma de adequar-se às transformações no modo de produção capitalista. A crise demanda o surgimento das inovações tecnológicas para a retomada do crescimento econômico. Neste sentido, o Estado cumpre um papel fundamental no planejamento e no âmbito normativo que permite a incorporação de tais inovações.

Rupturas multidimensionais são ocasionadas pelas crises, cujos resultados implicam na reestruturação social, espacial, produtiva, e no aprofundamento dos processos de acumulação capitalista. No caso do sistema produtivo, ao mesmo tempo em que a crise demanda o surgimento das inovações tecnológicas, emerge a dicotomia flexibilidade-regulação (BENKO, 1996, p. 21). De um lado, a produção e as formas de trabalho tornam-se



ainda mais flexíveis, de outro, o Estado assume o papel regulador no âmbito das normas, inclusive, adaptando-as ao novo padrão de produção.

Diferente do que ocorria antes da década de 1970, Milton Santos (2000, p. 16) afirma que no contexto do meio técnico-científico-informacional, ao invés de períodos sucedidos e antecedidos por crises, o que temos é a ocorrência concomitantemente de um período que é ao mesmo tempo uma crise. Isso justifica a frequente adaptação do Estado e dos grupos empresariais com a adoção de normativas e estratégias que visam o aprofundamento e a ampliação da lógica de acumulação. Como exemplos, podemos citar a desvalorização da força de trabalho através da proposta da carteira de trabalho verde-amarela do governo Bolsonaro, e as práticas relacionadas à flexibilização do trabalho, sobretudo àquelas ligadas ao uso de aplicativos, no qual não há garantias para o trabalhador.

No sistema-mundo, a adaptação das economias semiperiféricas tem ainda o intuito de garantir a permanência de seu papel intermediário no contexto internacional. As constantes adaptações neoliberais em um contexto assimétrico e desigual nas escalas nacional e regional acirram ainda mais essas características, agravando a crise política, econômica e social.

O processo da crise é permanente, o que temos são crises sucessivas. Na verdade, trata-se de uma crise global, cuja evidência tanto se faz por meio de fenômenos globais como de manifestações particulares, neste ou naquele país, neste ou naquele momento, mas para produzir o novo estágio de crise. Nada é duradouro. Então, neste período histórico, a crise é estrutural. Por isso, quando se buscam soluções não estruturais, o resultado é a geração de mais crise. O que é considerado solução parte do exclusivo interesse dos atores hegemônicos, tendendo a participar de sua própria natureza e de suas próprias características (SANTOS, 2000, p. 17).

O contraponto às soluções apresentadas são as resistências contra-hegemônicas, cuja base é a organização/mobilização social, por vezes suprimida pelas normativas alinhadas ao modelo neoliberal.

Os resultados das normativas contemporâneas são imediatamente locais, regionais ou nacionais, ao passo em que as lógicas que orientam o perfil de tais normativas remetem à lógica vertical (BENKO, 1996, p. 29). A lógica vertical é forjada na simultaneidade, “o espaço se torna mais articulado às relações funcionais, e mais desarticulado, quanto ao comando local das ações que nele se exercem” (SANTOS, 1994, p. 45). Por isso, é descabida qualquer tentativa de análise estrutural ou conjuntural que desconsidere a multiescalaridade dos fenômenos, sobretudo, no bojo do meio técnico-científico-informacional e do aprofundamento dos processos relacionados à globalização. Neste sentido, concordamos com Font e Rufí (2006, p. 42) quanto à necessidade de analisar os fenômenos geográficos considerando a articulação entre as escalas geográficas, bem como observar a maneira como



cada fenômeno se apresentam em cada escala. “É impossível compreender as redes locais ou regionais excluindo-as do contexto do espaço mundial reticulado. A relação entre as escalas geográficas se apoia nas redes, mas são as interações multiescalares que dão sentido a elas” (CRUZ, 2021, p. 251).

Os Estados-nacionais lançam mão de estratégias para a superação das crises, que incluem, mas que também ultrapassam o âmbito normativo. Encontramos diversos exemplos nos quais essas estratégias estão relacionadas diretamente ou indiretamente à ampliação das infraestruturas. O primeiro deles, foi o aumento dos investimentos após a Segunda Guerra Mundial nos Estados Unidos, que alterou a organização espacial e impulsionou a internacionalização, demandando a ampliação das redes de infraestrutura (BENKO, 1996, p. 37). O segundo exemplo, remete à modernização conservadora, que incluiu “a implantação da fronteira científico-tecnológica na ‘core’ área do Brasil; a rápida integração de todo o território nacional, implicando a incorporação definitiva da Amazônia; a projeção no espaço internacional” (BECKER e EGLER, 1994, p. 126). A expansão das redes de transportes foi uma das principais bases da modernização conservadora, com o maciço investimento estatal para a mecanização do território que propiciou a integração do país (SANTOS, 1994, p. 37). A expansão das redes tornou-se foco da política de planejamento urbano e regional, sobretudo no que tange às infraestruturas de transportes (CRUZ, 2011, p. 81).

As transformações oriundas do golpe de 1964 foram imprescindíveis para garantir um novo patamar na divisão territorial do trabalho, promover a unificação do mercado nacional e consolidar diferentes níveis de especialização produtiva, criando, assim, uma lógica de complementaridade regional (SANTOS, 1994, p. 41). Complementaridade contraditória, assentada na concorrência e no potencial regional de conectar-se às lógicas verticais, alheias ao território. Este processo não foi exclusivamente restrito ao território brasileiro. As periferias e semiperiferias do sistema-mundo, a fim de adaptar-se às dinâmicas do capitalismo no contexto de internacionalização das economias viram seus territórios transformados a partir das tensões entre as forças homogeneizantes e as resistências, acirradas após a II Guerra Mundial. A nova dinâmica a que estamos nos referindo é a de uma economia global, informacional e em rede, que passou a vigorar no último quartel do século XX, conforme discute Castells (2000, p. 119). O México, outro país que compõe a semiperiferia do sistema-mundo, já na década de 1960 adotou o regime de *maquilas* para industrializar-se e gerar empregos. Esse sistema econômico e de produção consiste em indústrias de montagem manual situadas em países com mão de obra barata e, geralmente, os produtos manufaturados retornam ao país desenvolvido que enviou a matéria-prima, neste caso, especificamente, aos Estados Unidos. Esse modelo industrial incentivado pelos Estados



Unidos ao redor do globo foi empregado como uma forma de industrializar rapidamente os países em desenvolvimento, cuja competitividade no cenário global era considerada de pouco impacto, portanto, teoricamente ambos os países seriam beneficiados. O que pouco aparece são os resultados efetivos para o país em desenvolvimento, pois há exploração da mão de obra de seus trabalhadores, além de problemas sociais e ambientais situadas nas áreas de fronteiras, usualmente selecionadas para a instalação destas indústrias *maquiladoras*.

Diante dos exemplos citados, argumentamos que as semiperiferias e periferias do sistema-mundo por terem suas economias atreladas ao centro do sistema-capitalista, são diretamente impactadas pelo movimento de expansão e recessão que ocorre no centro do sistema (CRUZ, 2020, p. 146). Diante dos ônus impostos em cada crise cíclica, os países periféricos e semiperiféricos lançam mão de estratégias que incluem a ampliação das redes geográficas. No caso da atual gestão do Brasil, a estratégia adotada em torno das infraestruturas têm sido o aprofundamento da lógica de verticalização, dissociando o papel do Estado como gestor das infraestruturas sob a argumentação dos impactos da crise causada pela pandemia. Prova disso é que o início do ano de 2021 tem sido marcado pelos leilões promovidos pelo governo, sobretudo nos dias 7 a 9 de abril que compreenderam à InfraWeek. A InfraWeek foi a semana batizada pelo atual governo para o leilão de vinte e dois aeroportos brasileiros, dentre eles os aeroportos de Curitiba, Manaus e Goiânia, um trecho da Ferrovia Norte-Sul, quatro terminais no Porto de Itaqui (MA) e um terminal no Porto de Pelotas (RS).

A expansão das redes de infraestruturas é adotada em diferentes contextos como estratégia para a retomada do crescimento econômico. Entretanto, nem todos os lugares receberão os mesmos investimentos que possibilitam a expansão dessas redes. A seletividade territorial que orienta a forma como as escolhas são feitas dependerá do papel que determinado território desempenha na divisão territorial do trabalho. A desigualdade de articulação entre os espaços e os níveis das conexões estabelecidas pelas redes são resultado da divisão territorial do trabalho e de sua especialização produtiva, impondo diferentes níveis de cooperação e controle (SANTOS, 1994, p. 46). Em outras palavras,

No capitalismo, a organização espacial é imposta pelo ritmo da acumulação capitalista, criando espaços geográficos diferenciados, mas interligados. O Estado e o capital escolhem áreas, estabelecem uma divisão territorial do trabalho, impõem uma hierarquização dos lugares, pela dotação diferenciada dos equipamentos (RODRIGUES, 2008, p. 125).

A expansão das redes técnicas atuais, com seus sistemas complexos e modernos de engenharia colabora para o aprofundamento das desigualdades, pois na guerra dos lugares, aqueles que forem capazes de centralizar e concentrar os capitais, serão os pontos da rede



mais atrativos e disputados pelas empresas no jogo da competitividade (ARROYO, 2015, p. 42). “Assim, ao passo que a economia local deixa de ser preponderantemente autárquica, estabelece-se uma crescente divisão territorial do trabalho” (ARROYO, 2015, p. 41).

A lógica vertical do espaço reticulado contemporâneo concentra nas cidades o controle do capital financeiro, dos grupos industriais e das empresas transnacionais, cuja capacidade de investimentos no setor das infraestruturas está ligada ao incremento técnico espacial para a circulação da produção em diferentes cadeias produtivas. Temos como exemplo, os investimentos em plataformas logísticas ou terminais, feitos pela FV Cereais em Porto Murtinho/MS, pela Aurora Eadi<sup>1</sup> nos portos secos em Sorocaba/SP e em Manaus/AM. A mudança que hoje reduz o preço do frete e a distância para exportação de grãos, por exemplo, é resultado de investimentos de empresas de logística, produtores e *tradings*. Dentre as dezenas desses investidores está a Amaggi, conglomerado que pertence à família do ex-ministro da Agricultura Blairo Maggi. Dez anos atrás a soja que era produzida pela Amaggi saía do Estado de Mato Grosso com praticamente dois destinos, o Porto de Santos no Estado de São Paulo ou os terminais de Porto Velho, no Rio Madeira no Estado de Rondônia, após de mais de 1,2 mil quilômetros de estrada pela BR – 319. Em meados de 2010, a Amaggi em parceria com a empresa multinacional Bunge montou uma estrutura no porto paraense de Miritituba para receber a carga transportada pela BR – 163 encurtando o caminho até Santarém (BORGES, 2021).

Apesar dos grupos estarem relacionados à produção e logística no setor agroindustrial, os grupos/empresas mencionadas, possuem suas sedes de comando nas cidades de Dourados, São Paulo e Cuiabá. Sobre o controle exercido nas cidades, Benko (1996, p. 74) afirma que “as grandes cidades, como centros de valorização do capital, de valor produzido e de valor adquirido em sítios mais ou menos distantes, são as principais unidades espaciais que determinam igualmente o desenvolvimento regional em cada caso”. As cidades globais são os grandes nós de conexão no espaço reticulado, além delas, nos diferentes contextos e escalas, as cidades destacam-se como centros de acumulação e centralização de capital, das quais Dourados é um exemplo ilustrativo. Em outras palavras, o comando ultrapassa os interesses locais, conectando-se de forma reticulada a outras escalas de comando e de atuação, segundo a lógica capitalista de produção.

O papel de comando que as cidades possuem na rede, resultam em mudanças devastadoras para a estrutura espacial das próprias cidades (BENKO, 1996, p. 75), oriundas do processo de espraiamento do tecido urbano, especulação imobiliária, fragmentação etc. Tais consequências são acompanhadas pelo aumento no preço dos terrenos urbanos. Este processo vem ocorrendo em Porto Murtinho. No ano de 2019, “o preço dos terrenos urbanos



umentou em 400%, e tem atraído empreendedores de calcário, cerâmico, comércio e hoteleiro, além da expansão da agricultura com a facilidade de escoamento” (SEMAGRO, 2019, s.p). As transformações devastadoras na estrutura espacial das cidades mencionadas por Benko (1996, p. 75) também são avaliadas por Milton Santos. Para Santos (1994, p. 108), o arranjo das cidades muda consideravelmente de acordo com as pretensões estabelecidas na escala nacional pelas empresas e pelo Estado. Embora as decisões escapem à liderança dos atores locais, elas são materializadas nessa escala. O ônus das alterações na estrutura espacial urbana recai sobre a população mais pobre. Por outro lado, a sociedade civil organizada pode gerar tensões e resistir às forças homogeneizantes. Podemos citar como um caso emblemático a mobilização da população boliviana para impedir a construção de uma rodovia que atravessaria o *Territorio Indígena y Parque Nacional Isiboro Sécuré* (TIPNIS) em 2011, construção que beneficiaria os interesses comerciais e geopolíticos do Brasil em detrimento dos povos indígenas do país vizinho (ZIBECHI, 2012).

As engrenagens de organização e desorganização das redes são complexas e mutáveis. As transformações e adequações das redes geográficas segue a reorganização do capitalismo flexível, que além da flexibilidade dos mercados e dos processos trabalhistas, tem como um de seus esteios a mobilidade e a dispersão geográfica (FONT; RUFÍ, 2006, p. 45).

A desordem que assola e abrange as cidades, mas que também ultrapassa seus limites, está assentada na competitividade. Milton Santos (2000, p. 28) define a competitividade como “uma espécie de guerra em que tudo vale e, desse modo sua prática provoca um afrouxamento dos valores morais e um convite ao exercício da violência”, cujo subproduto é a corrupção. A necessidade de competir pressupõe diretamente a desobediência das regras, no intuito de garantir o controle do poder político e econômico. Na lógica da competitividade estão imersas as empresas, as regiões e as nações. Essa lógica de subserviência ao capitalismo flexível acompanhadas da violência e da corrupção se aplica profundamente a organização dos países periféricos ou semiperiféricos. Colômbia, Bolívia, Honduras, Nicarágua e El Salvador são exemplos ilustrativos na América Latina.

Este é um movimento multiescalar, no qual se sobrepõem diferentes agentes e níveis de comando. O caso dos espaços fronteiriços é emblemático por conta da demarcação das fronteiras alfandegárias e controle dos fluxos (ARROYO, 2015, p. 41). Controle exercido distintamente de acordo com o tipo e origem dos fluxos. Do ponto de vista normativo há distinções entre a circulação de pessoas e mercadorias, neste caso, uma mesma fronteira pode se tornar mais rígida ou fluida. A condição semiperiférica do Brasil delinea o perfil das fronteiras no território nacional.



## A reprimarização no território brasileiro

A economia brasileira, fragilizada desde o começo dos anos noventa com políticas de desregulamentação, privatizações sem critérios compatíveis com um projeto de desenvolvimento nacional soberano, começou a apresentar indícios de desindustrialização e a consolidar, no início do século XXI, uma reprimarização da pauta exportadora. Neste período a crise de liquidez internacional afetou a economia brasileira, provocando movimentos de saída de capital e a mudança do regime cambial. A política de ajuste externo se alterou e recorreu-se aos empréstimos do Fundo Monetário Internacional (FMI) em três sucessivas operações - 1999, 2001 e 2003.

A política de comércio exterior foi modificada durante o segundo governo de Fernando Henrique Cardoso que retomou a estratégia abandonada em 1994: gerar saldos de comércio exterior, tendo em vista suprir o déficit da Conta Corrente (DELGADO, 2012). Neste contexto, a agricultura capitalista, autodenominada de agronegócio retorna às prioridades da agenda da política macroeconômica externa e da política agrícola interna.

No entanto, este processo iniciou-se após o desmonte dos instrumentos de política agrícola no período precedente, incluindo o crédito rural, os preços de garantia, o investimento em pesquisa e em infraestrutura comercial – a exemplo de serviços agropecuários, dos portos, da malha viária, etc. Esses fatores aliados à relativa desvantagem do país no comércio internacional durante período do Real sobrevalorizado, adiou o relançamento da economia do agronegócio para o início do século XXI (DELGADO, 2012, p.93). Além dos fatores internos, Barat (2011, p. 219) afirma que este cenário foi impulsionado também pelo contexto global de intensificação da concorrência global, demandando a expansão das redes geográficas, a modernização das técnicas e a reestruturação das organizações.

O relançamento da economia do agronegócio, forçado pelas circunstâncias cambiais de 1999, encontrará um comércio mundial receptivo na década de 2000 para *commodities*, tais como: a soja, o milho, açúcar-álcool, a carne (bovina e de aves) e celulose de madeira, que conjuntamente com produtos minerais passaram a dominar a pauta das exportações brasileiras no período de 2000-2010 (LAMOSO, 2020). Todavia, essa mudança em torno do comércio de *commodities* veio acompanhada pela problemática dos gargalos infraestruturais, não só no Brasil, mas em toda a América Latina. Na condição de periferia do sistema-mundo, o histórico de investimentos na rede de infraestruturas desses países é aquém da demanda de circulação de *commodities*, por isso, vemos surgir na década mencionada (2000-2010) iniciativas como o Fundo para a Convergência Estrutural do MERCOSUL (FOCEM) e a Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA).





(...) esta estratégia de inserção internacional dos países periféricos apresenta forte risco, uma vez que dificilmente os preços dos produtos primários manterão esta tendência nos próximos 10-20 anos, sendo altamente provável a deteriorização de seus preços. A deterioração seria determinada pela: emergência de uma fase depressiva do ciclo de Kondratiev a partir de 2020; elevação dos níveis de renda e mudança nos padrões de consumo chineses; e economia de matérias-primas provocada pelo maior nível de sofisticação tecnológica destas indústrias (MARTINS, 2013, p. 131).

Mesmo não entendendo o relançamento do agronegócio durante o segundo governo FHC como uma política estruturada, algumas iniciativas apresentaram convergência, dentre elas: 1) um programa prioritário de investimento em infraestrutura com eixos de desenvolvimento, visando a criação de economias externas que incorporassem novas áreas, meios de transporte e corredores comerciais ao agronegócio; 2) um explícito direcionamento do sistema público de pesquisa agropecuária (Embrapa), a operar em conjunto com empresas multinacionais do agronegócio; 3) uma política ineficiente na regulação de mercados de terras, deixando fora do controle público as terras devolutas, mais aquelas que declaradamente não cumprem a função social e parte das autodeclaradas produtivas; 4) a mudança na política cambial, tornando a economia do agronegócio competitiva junto ao comércio internacional e funcional para o ajuste macroeconômico pretendido; 5) reativa-se a provisão do crédito rural nos planos de safra, iniciada com o programa Moderfrota (GASQUES; VILLA VERDE, BASTOS, 2010)

A política macroeconômica externa iniciada no governo FHC é completamente continuada e reforçada durante o primeiro governo de Luiz Inácio Lula da Silva. A rede de infraestruturas tornou-se um elemento desafiador, intensificando a necessidade de ampliação de investimentos por parte do Estado, como foi o caso do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) criado em 2007. Em relação às grandes empresas, além da modernização do processo produtivo, foi preciso também adotar novas estratégias no âmbito da circulação, atrelando-se a outras empresas do setor de logística, cuja incorporação de alta tecnologia no setor visa o maior dinamismo e a eficiência no atendimento dos fluxos, que são cada vez mais internacionalizados. Barat (2011, p. 234) afirma que este cenário iniciado na década de 1990 e intensificado na primeira década do século XXI, também ocorreu por conta do papel do agronegócio na economia brasileira e dos custos que os transportes e a logística representam no preço final, cerca de 60%.

O incremento técnico no setor de infraestruturas e logística, geralmente, vem acompanhado pela busca na inserção da lógica do tempo rápido, alinhado às mudanças da globalização e às imposições verticais. Para municípios como Porto Murtinho, o investimento na ampliação das redes de infraestruturas, sobretudo transportes, está diretamente associada



à circulação de *commodities* e atendimento ao mercado externo. Porto Murтинho, que apenas em 2003 teve acesso pavimentado a outros municípios de Mato Grosso do Sul, com a inauguração do trecho final da BR-267, passou por profundas transformações, dentre as quais falaremos resumidamente no próximo tópico.

### **Potencialidades e desafios na rede de Mato Grosso do Sul: o caso de Porto Murтинho**

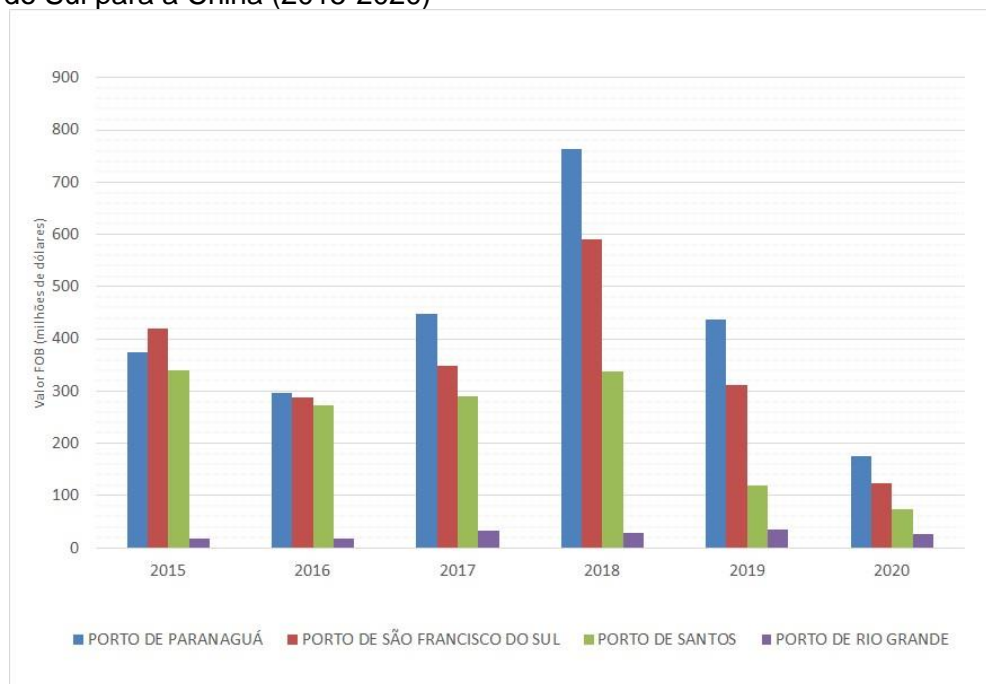
Os portos estão inseridos na lógica desigual de distribuição das redes geográficas. No Brasil, o papel desempenhado pelos portos enquanto pontos fixos na rede colaboram para a inserção do país e dos espaços no contexto da globalização devido a capacidade de atrair, concentrar e direcionar os fluxos internacionais. Tal papel foi aprofundado com a modernização dos portos brasileiros ocorrida no decorrer da década de 1990, que também fez parte da estratégia de recuperação dos efeitos da crise da chamada “década perdida” (década de 1980), visando, portanto, a retomada do crescimento a partir da adoção da cartilha neoliberal. A modernização dos portos brasileiros foi acompanhada pela incorporação de novas tecnologias e ampliação das funcionalidades dos portos brasileiros para além do transporte (BAUDOUIN, 2003, p. 27).

Neste mesmo contexto de modernização dos portos, surgiram também as plataformas logísticas, como resultado da tentativa dos agentes públicos e privados em participar ativamente da conformação das redes de circulação. As plataformas logísticas são “nós” de grandes dimensões dispostos estrategicamente na rede, dotadas de infraestruturas, aparato tecnológico e capacidade de atração, concentração e redistribuição de fluxos (SILVA, 2003, p. 89). Nas plataformas logísticas, há possibilidade de agregar ainda, alguns processos de finalização de um determinado produto como embalagem, etiquetagem, controle de qualidade, empacotamento, adequação às exigências normativas etc. Ou seja, as plataformas logísticas permitem a aglutinação de diferentes etapas de finalização do processo produtivo, além do planejamento e monitoramento em torno da circulação feita com o aparato da tecnologia e da informação.

No Brasil, a soja permanece como uma das *commodities* mais exportadas e principal produto em onze estados (LAMOSO, 2020). Em algumas situações é transformada em óleo vegetal ou exportada na forma de grãos, como farelo e resíduos da extração do óleo para mercados que organizam o rebanho em confinamentos. Na melhor das hipóteses, como proteína animal nas exportações de aves e suínos. Na Figura 1 destaca-se a participação da soja (grãos) produzida no estado de Mato Grosso do Sul e os principais portos para escoamento entre os anos de 2015 e 2020. Observa-se que apenas no ano de 2015 o principal

porto de escoamento da soja sul-matogrossense foi São Francisco do Sul no estado de Santa Catarina e a partir de 2016, o Porto de Paranaguá, no estado do Paraná assumiu a liderança.

Figura 1 - Participação dos portos brasileiros na exportação de soja produzida em Mato Grosso do Sul para a China (2015-2020)



Fonte: Comex Stat - Ministério da Economia, 2020  
 Elaborado pelos autores

Nos últimos anos, o governo de Mato Grosso do Sul tem investido no transporte fluvial como estratégia para o escoamento de *commodities*, sobretudo de grãos. Porto Murtinho é um dos focos do investimento que prevê melhoria na circulação de mercadorias por ser visto como uma alternativa para a exportação destinada ao mercado asiático pelo Oceano Pacífico. A inclusão de Porto Murtinho como um ponto de destaque na rede de circulação no estado sul-matogrossense é indicada como capaz de diminuir também os custos logísticos, em função da diminuição da distância marítima percorrida em oito mil quilômetros (SEMAGRO, 2019).

Há expectativa que até 2023, após o investimento de seiscentos e cinquenta milhões de reais<sup>2</sup>, Porto Murtinho tenha quatro portos operando na Hidrovia do Paraguai e componha o eixo do Corredor Bioceânico (Atlântico-Pacífico), interligado por uma ponte entre Porto Murtinho e Carmelo Peralta (SEMAGRO, 2019). O projeto de construção da ponte mencionada já é um dos projetos principais para a integração entre Brasil e Paraguai. Dessa vez, ao contrário das duas primeiras pontes, Ponte da Amizade (Foz do Iguaçu-Ciudad del Este) e Ponte da Integração (Foz do Iguaçu-Presidente Franco), o custo deverá ser arcado pelo Paraguai. Embora haja expectativa do término do projeto do



corredor bioceânico em 2023, é pouco provável que ele se concretize, sobretudo por conta dos efeitos econômicos da atual pandemia. Asato, Gonçalves e Wilke (2019) mencionam a importância da concretização do corredor, justamente pelo potencial não só de conexão da rede de transportes, mas, principalmente, pela possível potencialização do comércio local, sobretudo do setor do turismo, “saindo da invisibilidade de fim de linha para centro de rota” (ASATO; GONÇALVES; WILKE, 2019, s.p.).

O aumento nos investimentos em infraestruturas e a nova relação de Porto Murtinho na rede de transportes e circulação, implica em uma porosidade territorial resultante da inclusão do município na ordem distante, que é verticalizada (ARROYO, 2015, p. 44). Em menos de vinte anos, o município é apontado pelo discurso político, midiático e empresarial como “Novo Paranaguá”. Se até 2003, Porto Murtinho encontrava-se desarticulado da rede estadual, atualmente, o município passa por um novo processo de articulação e vinculação com o exterior, possibilitado por um aparato normativo que legitima e apoia sua inserção externa, por meio da atuação das empresas e do poder público. O Decreto nº 14.279 de 20/10/2015 que institui o Programa de Estímulo à Exportação ou Importação pelo Porto de Porto Murtinho (PROEIP), é um exemplo ilustrativo. Este decreto indica alguns benefícios como redução da base de cálculo de tarifa para produtos exportados ou importados pelo porto (MATO GROSSO DO SUL, 2015).

Em Porto Murtinho tem crescido o interesse do empresariado, como são os casos da FV Cereais e da Mécarí<sup>3</sup> uma das maiores empresas exportadoras de milho e soja de Mato Grosso do Sul e pretende ampliar a capacidade de circulação de soja e açúcar, bem como importar fertilizantes do Uruguai. Já a Mécarí Distribuidora pretende investir em um estacionamento de rodotrens, hotel, mini-shopping e posto de combustível nas imediações do Terminal Hidroviário (SEMAGRO, 2019). Toda a expectativa de investimento em Porto Murtinho por conta da modernização do porto têm causado expectativa de crescimento na arrecadação do município e aumento no preço dos terrenos urbanos.

Com arrecadação de R\$ 6 milhões/mês, o município projeta crescimento da receita anual em 30%, em dois anos, segundo o prefeito Derley Delevatti. Para atrair novos investimentos, ele pretende reduzir o ISS (Imposto Sobre Serviços) de 5% para 2% e aposta na reabertura do frigorífico da Marfrig, fechado há cinco anos, e no incremento do turismo fronteiriço. A expansão imobiliária já é uma realidade com o lançamento de loteamento com 625 lotes a R\$ 25 mil (SEMAGRO, 2019, s.p).

Se atualmente Porto Murtinho é apontado como opção para o escoamento de *commodities*, no passado, o município fora um dos principais pontos de escoamento da erva-mate, por meio da hidrovía do Rio Paraguai (LIMA, 2000). Além de um dos pontos de conexão na rede de infraestruturas para a circulação de *commodities*, Porto Murtinho deveria



ser considerado por sua localização geográfica como município estratégico para as trocas comerciais também no âmbito do MERCOSUL (LIMA, 2000) e não apenas como ponto de passagem para os fluxos de mercadorias destinados ao mercado asiático.

### **Considerações finais**

O debate em torno da modernização do porto de Porto Murtinho não é só local ou regional, afinal a discussão vai além do estado de Mato Grosso do Sul e abrange o nível das relações internacionais entre Paraguai e Brasil. Nitidamente, ambos países estão buscando seguir uma lógica de desenvolvimento alheia. Este parece ser o motivo pelo qual os projetos indicados acabam sendo mais ambiciosos do que a capacidade financeira e política apresentada por Brasil e Paraguai. Inclui-se neste caso, a construção da terceira ponte internacional entre os dois países, que ligará Porto Murtinho à Carmelo Peralta. Logo, a discussão sobre a modernização da rede de transportes que abrange Porto Murtinho, não ocupa apenas a agenda política/econômica local, mas abrange outras escalas e agentes, inclusive no âmbito internacional.

Por buscarem adaptar-se às demandas verticais de circulação de *commodities*. Os projetos de fomento às infraestruturas em Porto Murtinho demonstram o papel (semi)periférico que a região ocupa na divisão internacional do trabalho e no sistema-mundo. Por conta da imposição dos padrões de modernidade e colonialidade, vimos desde a década de 1970, o Brasil têm passado por constantes adaptações em momentos de crise às demandas do mercado internacional, baseadas, dentre outras coisas, na expansão das redes de infraestruturas. O processo recente de reprimarização é um processo emblemático que, de mãos dadas com o neoliberalismo, foi uma das estratégias de tentativa da superação da crise estrutural, cujos impactos aprofundaram as assimetrias e desigualdades regionais.

### **Referências bibliográficas**

ARROYO, Mônica. Redes e circulação no uso e controle do território. In: ARROYO, Mônica; CRUZ, Rita de Cássia Ariza da. Território e circulação: a dinâmica contraditória da globalização. São Paulo: FAPESP/PPGH/CAPES/Annablume Geografias, 2015, p. 37-49.

ASATO, Tiago A; GONÇALVES, Débora F; WILKE, Érick P. Perspectivas do Corredor Bioceânico para o Desenvolvimento Local no estado de MS: o caso de Porto Murtinho. Interações (Campo Grande), v.20, número especial, s.p, 2019. Disponível em: [https://www.scielo.br/scielo.php?pid=S1518-70122019000500141&script=sci\\_arttext&tlng=pt](https://www.scielo.br/scielo.php?pid=S1518-70122019000500141&script=sci_arttext&tlng=pt), acesso em 17 de maio de 2021.

BARAT, Josef. Infraestrutura de logística e transporte: análise e perspectiva. In: SILVEIRA, Márcio R (org.). Circulação, transportes e logística: diferentes perspectivas. São Paulo: Outras Expressões, 2011, p. 217-246.



BAUDOIN, Thierry. Territórios produtivos, empresas multinacionais e Estados na logística mundial. In: MONIÉ, F; SILVA, G. (orgs). A mobilização produtiva dos territórios - instituições e logística do desenvolvimento social. Rio de Janeiro: DP&A, 2003, p. 25-42.

BECKER, Bertha K; EGLER, Claudio A. G. Brasil: uma nova potência regional na economia-mundo. 2. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1994.

BENKO, Georges. Economia, espaço e globalização na aurora do século XXI. 3. ed. São Paulo: Editora Hucitec/Annablume, 1996.

BORGES, André. Empresas de logística respondem por boa parte dos investimentos. O Estadão, São Paulo, 11 de abril de 2021. Caderno Economia e Negócios. Disponível em: <https://economia.estadao.com.br/noticias/geral,empresas-de-logistica-respondem-por-boa-parte-dos-investimentos,70003677206> acesso em 05 de maio de 2021

CASTELLS, Manuel. A sociedade em rede. 8. ed. São Paulo: Paz e Terra, 2000.

CRUZ, Dayana A. M. O. As faces do planejamento urbano. In: Revista Pegada, vol. 12, n. 2, p. 81-94 2011. Disponível em: <https://revista.fct.unesp.br/index.php/pegada/article/view/938>, acesso em 04 de maio de 2021.

CRUZ, Dayana A. M. O. O pacto federativo brasileiro e o planejamento regional em tempos de crise: estratégias, fragilidades e desafios. In: Revista Terra Livre, v. 1, n. 54, p. 141-169, 2020. Disponível em: <http://www.agb.org.br/publicacoes/index.php/terralivre/article/view/1782/1593>, acesso em 04 de maio de 2021.

CRUZ, Dayana A.M. O. Uma análise multiescalar dos impactos da modernização do terminal de Porto Murtinho na rede sul-matogrossense. Revista Transporte y Territorio, n. 24, v. 1, p. 250-261, 2021.

DELGADO, Guilherme C. Do capital financeiro na agricultura à economia do agronegócio: mudanças cíclicas em meio século (1965 –2012). 1.ed. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 144 p., 2012.

FONT, Joan N; RUFÍ, Joan V. Geopolítica, identidade e globalização. São Paulo: Annablume, 2006.

GASQUES, José Garcia; VILLA VERDE, Carlos Monteiro.; BASTOS, Eliana Teles. Gastos públicos na agricultura: uma retrospectiva. Revista de Política Agrícola, ano 19, Edição Espacial, p.74-92, jul.2010.

LAMOSO, Lisandra Pereira. Reprimarização no território brasileiro. In: Revista Espaço e Economia, ano IX, n.19, p.01-32, 2020. Disponível em: <https://journals.openedition.org/espacoeconomia/15957#quotation> acesso em: 02 de maio de 2021.

LIMA, Maria M. E. R. O resgate de Porto Murtinho. Ensaios, v. 4, n. 3, p. 135-143, 2000. Disponível em: <https://www.redalyc.org/pdf/260/26040309.pdf>, acesso em 17 de maio de 2021.



MARTINS, C. E. A geopolítica mundial e a economia política no século XXI: hegemonia, BRICS e América Latina. In: FLORES, C. S; MARTINS, C. E (org). Nuevos escenarios para la integración de América Latina. Santiago: Editora ARCIS, 2013, p. 111-136.

MATO GROSSO DO SUL. Decreto nº 14279 de 20/10/2015. 2015. Disponível em: [https://www.normasbrasil.com.br/norma/decreto-14279-2015-ms\\_304871.html](https://www.normasbrasil.com.br/norma/decreto-14279-2015-ms_304871.html), acesso em 05 de maio de 2021.

MRT SISTEMAS LOGÍSTICOS. Nossa missão. Disponível em: <http://www.mrtlogistica.com.br/>, acesso em 24/04/2020 às 09:00 hrs.

RODRIGUES, Auro de J. Geografia: Introdução à ciência geográfica. São Paulo: Avercamp, 2008.

SANTOS, Milton. A urbanização brasileira. 2. ed. São Paulo: Hucitec, 1994.

SANTOS, Milton. Por uma outra globalização do pensamento único à consciência universal. São Paulo: Record, 2000.

SANTOS, M. A natureza do espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção. 4. ed. São Paulo: Edusp, 2008.

SILVA, Geraldo. Logística e território: implicações para as políticas públicas de desenvolvimento. In: MONIÉ, F; SILVA, G. (orgs). A mobilização produtiva dos territórios - instituições e logística do desenvolvimento social. Rio de Janeiro: DP&A, 2003, p. 81-98.

SEMAGRO. Investimentos em logística transformarão Porto Murtinho em Nova Paranaguá de MS. 25/07/2019. Disponível em: <http://www.semagro.ms.gov.br/investimentos-em-logistica-transformarao-porto-murtinho-na-nova-paranagua-de-ms/>, acesso em 01/06/2020.

ZIBECHI, Raúl. Brasil potencia: entre la integración regional y un nuevo imperialismo. 1. ed. Bogotá: Ediciones desde abajo, 2012.