

A ROTA DE INTEGRAÇÃO LATINO-AMERICANA OS VETORES DE DESENVOLVIMENTO DE MATO GROSSO DO SUL E SEUS IMPACTOS HUMANOS E AMBIENTAIS

SAMUEL DE JESUS

Resumo

A Rota de Integração Latino Americana (RILA) – ou Rota Bioceânica que unirá Brasil, Paraguai, Argentina e Chile, sobretudo interligando por via terrestre dois oceanos, o Oceano Atlântico e o Oceano Pacífico. É um corredor rodoviário com mais de 2.396 quilômetros que integra o Chile, a Argentina, o Paraguai e o Brasil, ou seja, a rota interliga o oceano Atlântico ao Pacífico. O desenvolvimento turístico e econômico potencializará e projetou o MS para o mundo. No entanto, os impactos socioeconômicos precisam ser precisados antes de um investimento vultoso como este.

Palavras-chave: Megaobras; desenvolvimento humano; impactos ambientais; progresso; integração.

Resumen

La Ruta de la Integración Latinoamericana (RILA) – o Ruta Bioceánica que unirá a Brasil, Paraguay, Argentina y Chile, conectando sobre todo por tierra dos océanos, el Océano Atlántico y el Océano Pacífico. Se trata de un corredor vial con más de 2.396 kilómetros que integra a Chile, Argentina, Paraguay y Brasil, es decir, la ruta conecta el Océano Atlántico con el Pacífico. El desarrollo turístico y económico mejorará y proyectará la EM al mundo. Sin embargo, es necesario aclarar los impactos socioeconómicos antes de una gran inversión como esta.

Palabras clave: Megaobras; desarrollo humano; impactos ambientales; progreso; integración.

INTRODUÇÃO

A Rota de Integração Latino Americana (RILA) – ou Rota Bioceânica que unirá Brasil, Paraguai, Argentina e Chile, sobretudo interligando por via terrestre dois oceanos, o Oceano Atlântico e o Oceano Pacífico, inevitavelmente, encontra-se inserida na política exterior estadunidense iniciada pela Administração Barack Obama (2009-2017) que projeta a região do Pacífico como a chave do cenário estratégico para o século XXI. Nesta conjuntura, os Estados Unidos jogam todas as cartas para assegurar sua hegemonia global frente à ascensão Chinesa. Sobretudo com a emergência do chamado Sul Global no qual a China exerce uma franca

liderança. O Sul Global também denominado de cooperação sul-sul envolve países em desenvolvimento e ex-colônias que já iniciaram o irreversível movimento rumo à descolonização cultural.

Originalmente a RILA era parte da IIRSA – Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-americana criada no ano de 2000 proposta pelo Brasil em parceria com o Banco Interamericano de Desenvolvimento – BID – que na prática financiará obras de infraestrutura como estradas e ferrovias que integrasse territorialmente as distintas regiões da América do Sul visando a redução dos custos de transporte e circulação de mercadorias. Foram estabelecidos eixos de integração. Dentre eles: 1) Eixo Andino; 2) Eixo Andino do Sul; 3) Eixo da Hidrovia Paraguai – Paraná; 4) Eixo de Capricórnio; 5) Eixo do Amazonas; 6) Eixo do Escudo das Guianas; 7) Eixo do Sul; 8) Eixo Interoceânico central; 9) Eixo Mercosul – Chile; e 10) Eixo Peru – Brasil – Bolívia. A Rota Bioceânica como está exposto seria o nono eixo, ou seja, Eixo Mercosul - Chile.

Dentre outros projetos concluídos pela IIRSA, encontra-se a estrada interoceânica que gerou imensos impactos às populações originárias com o aumento do garimpo e a conseqüente devastação ambiental, sobretudo na região de Madre de Díos no Peru. Questionamos sobre os possíveis impactos ocasionados pela RILA. Por exemplo, a população de Porto Murtinho conta com menos de 16 mil habitantes e o que poderá ocorrer é a mesma coisa que aconteceu com outras cidades que tiveram obras monumentais construídas em seu território. Assim devido à sua hidrografia privilegiada que conta com os rios Perdido, Apa, Paraguai, Nabileque, Naitaca, Aquidabã, Tereré e Amongujá. Os rios nascentes no município são o Aquidabã, Tereré, Branco e Amongujá poderiam resultar em poluição destes rios. Sob o argumento do desenvolvimento nacional fomenta-se obras como a rota bioceânica que poderá oferecer impactos humanos e ambientais, assim mantendo intacto o velho paradoxo em que a civilização avança sobre as populações em nome de um virtual progresso de poucos sobre muitos.

Impactos da Bioceânica ao território brasileiro

A Rota de Integração Latino Americana (RILA) – ou simplesmente Rota Bioceânica – é um corredor rodoviário com mais de 2.396 quilômetros que integra o Chile, a Argentina, o Paraguai e o Brasil, ou seja, a rota interliga o oceano Atlântico ao Pacífico. A proposição é uma integração física e cultural dos países, com um consequente barateamento na escoação de produtos para o mercado estadunidense e asiático, em especial chinês. A rota teve seu início nos anos 2000 por meio de uma iniciativa dos presidentes sul-americanos em uma integração conhecida, inicialmente, como Iniciativa de Integração da Infraestrutura Regional Sul-americana, o IIRSA (Campos, 2022). Após mais de 20 anos, a IIRSA não existe mais; contudo, o desejo de criar um corredor que interligue os países ainda permanece.

Desse modo, o corredor permitiria o intercâmbio turístico, sobretudo comercial e econômico, além de uma redução em 12 dias no transporte de produtos para a Ásia ou um equivalente de 9,7 mil quilômetros de rota marítima (Viegas, 2023). Conforme o Observatório Nacional de Transporte e Logística (2021, p.5), o setor produtivo nacional, como o agronegócio, seria o principal beneficiado pela nova infraestrutura. Ainda, “o valor final, por tonelada, da primeira rota (escoamento pelo Porto de Santos) é de US\$342,44/t, enquanto o valor da rota utilizando o Corredor Rodoviário Bioceânico é de R\$ US\$299,20/t. Redução de 12,63% dos custos”. Isto é, a conexão do Cone Sul diminuiria os custos de transportes. A promessa é transformar o Mato Grosso do Sul em hub logístico de distribuição de mercadorias. No entanto, os duros impactos sociais, ambientais e culturais precisam ser avaliados antes de tamanha euforia diante dos gráficos com lucros e as tabelas com benefícios.

Figura 1 – Mapa do corredor bioceânico.

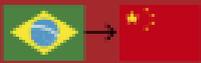


Fonte: Couto (2023).

A mega estrada da Bioceânica – com uma série de pontes e estradas – pretende trazer o incremento de atividades comerciais para o Brasil enquanto integra-se regionalmente. Assim, surge uma possibilidade de desenvolvimento econômico com a exportação de soja e agropecuária para a China e os países do Mercosul. No que concerne à China, o gigante asiático é o nosso maior parceiro comercial do Brasil, sendo que o saldo na balança comercial entre os dois países tem o histórico de superávit desde os últimos 7 anos. “O recorde se deu em 2021, quando as exportações brasileiras superaram as importações com a China em US\$43,4 bilhões” (Pinto, 2023). Em 2021, as somas para os chineses foram de US\$94,9 bilhões, o melhor resultado desde 1997.

Posto isto, os produtos mais comercializados entre Brasil-China são, respectivamente, a soja, o petróleo e o minério de ferro (gráfico 1). A rota, portanto, favorece uma maior interação econômica entre esses dois países do Sul Global. Não obstante, o Brasil ainda permanece no sentido de um país agroexportador, com sua produção voltada para o mercado externo. As atividades econômicas concentram-se na venda de commodities de baixo valor agregado, e em contrapartida, na importação massiva de produtos de maior valor agregado. Além disso, o legado do Brasil – grandes latifúndios monocultores, mão-de-obra escravizada e capital associado – gera o fomento da concentração de renda e do aumento da miserabilidade. Por essa ótica, a industrialização do país seria uma forma de garantia da soberania nacional em um cenário cada vez mais multipolar, junto à superação interna de desigualdades estruturais.

Gráfico 1 – Produtos mais comercializados entre Brasil e China em 2022.

	produto	US\$ bilhões	% do total
exportados 	soja	31,8	36,0
	minério de ferro e conc.	18,2	20,0
	petróleo e minerais* crus	16,5	18,0
	carne bovina	8,0	8,9
	celulose	3,3	3,7
	total	77,8	86,6
importados 	válvulas e tubos	7,0	11,0
	compostos organo-inorgânicos	5,0	8,2
	inseticidas, fungicidas, etc.	3,0	4,9
	demais produtos**	2,9	4,8
	adubos ou fertilizantes	2,4	3,9
	total	20,3	32,8

Fonte: IPEA.

A cautela com a rota Bioceânica também se circunscreve na região de Porto Murtinho e a construção da ponte. Existe uma sensação, quase que onírica, dos governantes locais de que o Mato Grosso do Sul – mais detalhadamente os municípios afetados como Campo Grande e Porto Murtinho – irá despontar como ponto estratégico para a economia estadual. Sem dúvidas, o desenvolvimento turístico e econômico potencializará e projetará o MS para o mundo. No entanto, os impactos socioeconômicos precisam ser precisados antes de um investimento vultoso como este.

A Rota da América do Sul no contexto mundial

A conexão do Cone-Sul por meio da megaestrada significa, evidentemente, um maior entrelaçamento das relações econômicas e culturais entre os países da América do Sul. Entretanto, o fortalecimento dessa colaboração comercial, política e econômica data de um período anterior. Assim, excetuando-se a Venezuela e o Uruguai, todos os outros países partícipes do Mercado Comum do Sul – ou simplesmente Mercosul – fazem parte da nova Rota Bioceânica. Ou seja, a Rota Bioceânica é uma consolidação, e ao mesmo tempo um aprofundamento, das interações estabelecidas pelo Mercosul desde 1991.

Em linhas gerais, o Mercosul é a integração regional entre países sul-americanos com o intuito de “propiciar um espaço comum” que gere “oportunidades comerciais e de investimentos mediante a integração competitiva das economias nacionais ao mercado internacional” (Mercosul, 2023). Além disso, a criação de uma cooperação latino-americano surge em uma tentativa de combate ao imperialismo e à dominação estadunidense. Isto é, um bloco como o Mercosul poderia, e ainda pode, criar uma união entre os países dominados no cenário de hegemonia dos Estados Unidos. Vale destacar que a ascensão da China como uma potência mundial mudou o tabuleiro geopolítico internacional, visto que os Estados Unidos acirram seu método coercitivo a fim de manter o poder. Como resume Abreu (2015),

Em todo o globo os trabalhadores e os povos resistem à dominação da oligarquia financeira e das forças pró-imperialistas. O mundo também se encontra envolto por uma luta que envolve países e blocos de países da qual resultará o desfecho da atual transição em curso no mundo. O imperialismo estadunidense que há muito descreve uma trajetória de declínio relativo, manobra no sentido de tentar contrariar essa tendência e busca relançar sua hegemonia. Nesse sentido, ganha destaque na situação internacional uma ação das potências imperialistas, lideradas pelos EUA, para conter e agredir qualquer país que contrarie seus interesses.

Posto isto, o investimento robusto em obras faraônicas também faz parte de uma lógica de autonomização dos países latinos. Vale salientar que a alternância da hegemonia mundial para o gigante asiático não significa somente uma transferência do eixo geográfico e simbólico de poder. Ao contrário, a China aparece impulsionada pelo movimento de crescimento do Sul Global e por uma multipolaridade na diplomacia internacional com o bloco dos BRICS. Isso significa que as demandas dos países, como o Brasil e Argentina, possam ser encaminhadas e concretizadas. Conforme a pesquisadora Ana Tereza Mara, professora de relações internacionais da Universidade Federal do ABC (UFABC), a Cúpula do Brics oferece algumas respostas para suprir as frustrações de países com os organismos internacionais mais alinhados aos Estados Unidos e à União Europeia (Brasil de fato, 2023).

Fora isso, esse movimento de melhorar a logística marítima em relação de ligar o Oceano Pacífico com o Atlântico, através de um canal, já fora pensado em épocas anteriores, como na primeira metade do século XIX, com os britânicos e os franceses. Com as dificuldades presentes na época, o que foi possível desenvolver, foi a Ferrovia do Panamá em 1855, construída pelos EUA, mas como uma alternativa terrestre de cruzar o continente.

No início do século XX, os EUA vendo que o percurso ferroviário não conseguiu suprir a necessidade de facilitar o deslocamento de mercadoria de um oceano para o outro, criou em 1914, o canal do Panamá, sendo uma forma de ligar o Oceano Pacífico com o Atlântico no meio do continente americano. Assim, diminuindo uma distância de 20 mil km que os navios faziam antes da obra no país centro-americano.

Os EUA apoiaram a independência panamenha em relação a Colômbia, em troca ganhou a concessão da construção e a administração do canal, apesar que em 1999 a gestão total do canal passou ao Panamá. Com a rota bioceânica aparecendo, mesmo sendo uma ligação terrestre, talvez o prestígio que o canal do Panamá possui, poderá ser diminuído.

A rota bioceânica propõe encurtar a distância de envio e recebimento de mercadorias, e isso será favorável ao principal parceiro comercial do Brasil, que é a China. Necessário observar que não somente o país chinês poderá se beneficiar, mas toda a dinâmica geoeconômica mundial. EUA, Europa, África, Oceania e países asiáticos também poderão tirar algum proveito comercial da rota que corta a América do Sul de leste a oeste.

A necessidade da criação desta rota, veio de expandir o mercado brasileiro. Observa-se que a relação do Brasil em exportar e importar, está voltada a sua produtividade e necessidade de ter determinados produtos. Vê-se que o valor em exportação brasileira foi em torno de U\$335 bilhões em 2021. Os três produtos que o Brasil mais exportou no ano de 2021 foram: minérios de ferro, representando 15,46% do valor total; grãos de soja, 12,54%; e óleos de petróleo brutos, 9,30% (Harvard, 2021a). Nota-se uma variedade de produtos e uma certa diversidade que o Brasil consegue oferecer, contudo, são em sua maioria, produtos primários, em quem não há uma aplicação de técnicas para verticalizar o produto e vendê-lo de forma refinada, assim seria possível ter mais valor agregado. Em contrapartida, o Brasil importou em 2021, o total de US\$285 bilhões. Sendo os dois produtos mais requisitados: tecnologia da informação e comunicação (TIC), 11,08% do valor total da importação; e óleos de petróleo refinado, 4,45% (Harvad, 2021b).

Esses produtos mencionados na exportação e importação brasileira, são vendidos e cruzam fronteiras, pois são parceiros comerciais que negociam, como a China, EUA, países da América do Sul, União Europa etc. Os três países que o Brasil mais exportou no ano de 2021 foram: a China, com 32,48% do valor total das exportações; seguida dos EUA, com 10,66%; e em terceiro a Argentina, com 4,00%.

O continente europeu está em terceiro lugar na lista de exportação brasileira, atrás do bloco asiático e americano (Harvard, 2021c). No quesito importação brasileira, no ano de 2021, a lista dos três países que mais venderam ao Brasil, foram: China, 23,22%; EUA, 19,50%; e Alemanha, 5,34% (Harvard, 2021d). Vê-se uma forte interação e relações comerciais com o mundo, que o Brasil possui.

A rota bioceânica, possui uma expectativa de melhorar esse fluxo de produtos que cruzam os oceanos. A rota será benéfica em dois casos, como nas mercadorias que desembarcam no Oceano Pacífico e que possuem o Brasil como destino final ou apenas como passagem. E mercadorias que partem do Brasil e possuem destino os países que estão do outro lado do Oceano Pacífico, que também serão beneficiadas pela rota. A criação dessa grande infraestrutura irá diminuir o tempo de viagem e será um ponto estratégico para a economia brasileira.

Em relação aos parceiros comerciais do Brasil, como a América do Norte e Europa, esses dois grandes eixos, poderão intensificar a sua geoeconomia. O benefício que a rota traz em interligar dois oceanos será mais rápido o transporte de produtos feitos no sudeste asiático e até mesmo de produtos que têm origem mais ao centro do Brasil que possuem a Europa e a América do Norte como destino. Interessante notar o impacto que essa rota trará à economia local, favorecendo a construção de setores de serviços, para atender a necessidade do transporte, e sendo um local atrativo para empresas do setor secundário da economia se instalarem pela logística, para facilitar o transporte de seus produtos.

Perspectiva econômica no cone sul da América tropical com a chegada da Rota Bioceânica

A chegada da nova estrada e ponte que interliga Campo Grande até o porto de Antofagasta no Chile em 220 quilômetros, também possui consequências para a cidade de Porto Murtinho. A cidade será atravessada por uma ponte sobre o rio Paraguai para travessia na cidade de Carmelo Peralta (Paraguai), onde escoar nossos produtos brasileiros para o pacífico. Basicamente, essa nova ponte – como uma união entre, simbólica e física, entre o Brasil, a Argentina, o Paraguai e o Chile

– necessita de uma grande infraestrutura logística de redes de hotéis, restaurantes, postos de gasolina, uma rede alfandegária, serviços de segurança pública, hospitais e afins. Assim, essa imensa via terrestre, atravessando o velho Chaco Paraguai, facilita a escoação de produtos exportados para o oceano pacífico. No entanto, isso altera radicalmente a vida por onde passa, trazendo significativas alterações no campo econômico, social e cultural.

Estima-se que a obra da ponte está em 30% de conclusão, com a construção avançando pelos dois lados. Os recursos para a obra de 1.294 metros de tamanho são da binacional Itaipu, com cerca de 85 milhões de dólares de investimento. Atualmente, a obra conta com 500 funcionários, sendo que as tarefas estão a cargo das empresas Tecno Edil SA, Construtora Cidade e Paulitec. Ainda, o principal fiscalizador da obra é a PROINTEC e o principal gestor é a UEP-DCyP, advinda do Ministério das Obras Públicas e Comunicações. Fora isso, o DNIT salienta que além do projeto básico, existem novas licitações, de respectivos 200 milhões de reais para a ampliação da área alfandegária brasileira.

Ademais, o grande corredor bi oceânico, que interliga 12 localidades dentro de nossa América do Sul, detém uma enorme perspectiva no crescimento econômico local. Utilizando os dados do IBGE (2017), dentro das cidades avaliadas no estado de Mato Grosso do Sul, o município de Porto Murtinho está com a menor variação percentual do PIB.

O IBGE calcula Valor Adicionado Bruto (VAB) para os setores econômicos dos municípios, observando a dinamicidade de produção das regiões na qual agroindustrial é de grande relevância no estado, segundo o Doutor em economia Michel Constantino. No Mato Grosso do Sul, o agronegócio divide-se entre quatro setores principais, sendo eles: o agronegócio e a administração pública. Claramente, o destaque econômico principal concentra-se na capital (Campo Grande), tendo um destaque posterior para a cidade de Sidrolândia.

O Mato Grosso do Sul tem sua principal riqueza nas *commodities* de carne in natura e grãos como a soja, que são a metade das principais exportações do estado. Esses produtos serão vantajosamente escoados na Rota Bioceânica, sendo que 41% das exportações serão destinadas à China, 5% para a Argentina, 2,7% para o Chile e 0,5% ao Paraguai.

Outro aspecto fundamental alterado com a chegada da Rota é o desenvolvimento do turismo regional, com as belezas naturais do Mato Grosso do Sul, como o pantanal. O turismo rodoviário, especialmente até São Pedro do Atacama, será altamente incrementado. A interligação do Centro-Oeste brasileiro com o pacífico revela um possível novo aspecto de relações e convivências entre a cultura e o território. Deve-se, a todo tempo, resguardar o pertencimento cultural dos povos que estão nos arredores desse corredor viário. Isto é, a questão econômica deve existir sem a perda das questões sociais presentes, em exemplo dos povos indígenas oriundos dessas regiões. Logo, os direitos de cidadania e respeito são uma temática aliada ao fortalecimento da preservação cultural.

Outrossim, este corredor logístico e econômico terá grande demanda na área de serviços. Segundo a ONU, o crescimento econômico sustentável é fundamental para a formação de capital social e desenvolvimento sustentável da região. Dentro da perspectiva na área de serviços, o turismo pode ser um grande expoente para a economia na região do cone sul da América Latina. Ou seja, as grandes belezas no Chile, Argentina, Paraguai e Brasil podem ser utilizadas de maneira consciente para o crescimento econômico. A título de exemplo, o Chile proporciona com a estrada austral e sua grande extensão da cordilheira dos Andes. Já a Argentina tem belíssimas cidades ao norte, como a cidade de Salta. Outro, o chaco paraguaio oferece belezas em detalhes na fauna e flora. Por último, o Pantanal sul mato-grossense e a natureza da cidade de Bonito são atrativos para os de fora.

Dessa forma, o grande fluxo do turismo no corredor da rota Bioceânica tem vários aspectos como o turismo gastronômico, turismo econômico, turismo cultural, turismo de negócios, ecoturismo e turismo de contemplação ambiental. Observando o cenário do nosso estado, vê-se que há duas regiões em destaque para o Pantanal:

a primeira é a cidade de Porto Murtinho, com a atividade da pesca para ser explorada; já a segunda é a cidade de Bonito, com uma grande perspectiva no ecoturismo e turismo de contemplação ambiental.

Mudanças sociais: empregabilidade e gentrificação

O distrito paraguaio, Carmelo Peralta e a cidade brasileira de Porto Murtinho-MS, possuem uma população um pouco mais de 4.000 e de 12.859 habitantes (Ministerio de Tecnologías de la Información y Comunicación, 2023; IBGE, 2022). Na construção da ponte bioceânica entre as duas regiões, há 450 pessoas trabalhando. Interessante notar, que 90% dos empregados nesta obra, são de Carmelo Peralta-PY, trazendo inicialmente uma atividade econômica para o distrito paraguaio (Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones, 2023).

Toda grande obra que ocorre em determinado lugar, seja uma grande empresa, indústria ou infraestrutura, mexe com a dinâmica da cidade local. Nota-se que elementos de grande porte demandam um número significativo de mão de obra atuante nessa região para que seja efetuada a construção desse capital impactante. A questão da demanda da mão de obra, dependendo da localidade da construção, como em cidades interioranas e consideradas pequenas, geralmente não possuem um número importante de trabalhadores para desempenhar funções específicas que são necessárias para a construção de determinada obra, assim atraindo trabalhadores de outros lugares.

Através da história brasileira contemporânea, percebe-se a movimentação de migrantes, principalmente de nordestinos, para trabalhar no sudeste e sul do Brasil nos grandes centros industriais. Não há problemas em si das migrações, mas a questão a ser mencionada aqui é pelo fato do não planejamento das cidades brasileiras em receber essas pessoas que vão ser mão de obra, principalmente da construção civil, e acabam vivendo em locais insalubres e sem saneamento básico. Outro fato a mencionar nessas situações é a gentrificação. Ocorre quando um bairro ou região urbana de uma cidade acaba sofrendo modificações estruturais, expulsando moradores locais e o valor dos imóveis e terrenos sobem, criando uma

dinâmica socioespacial de desigualdade social marcante. Ambos fatos citados anteriormente favorecem o surgimento de favelização (Bataller, 2012; Melo Neto *et al.*, 2020).

Em regiões, que no geral não possuem um planejamento adequado para o recebimento de grandes indústrias – como o problema de infraestrutura notório do próprio Paraguai e de cidades brasileiras – a especulação imobiliária pode aparecer desfavorecendo a aquisição da casa própria ou de aluguel para essa mão de obra mais precarizada. Interessante notar que Paulo Sandroni (1984) afirma que em regiões que recebem grandes obras, a demanda e a circulação de dinheiro aumentam em curto prazo. A cidade sente um potencial econômico positivo, mas após o período de ascensão do capital, ocorre a inflação. Preços de bens de consumo e de serviços sobem, e o salário não acompanha. A cidade local fica dependente de que aquela mega estrutura seja a base econômica da região. A cidade torna-se populosa e como não houve um preparo adequa

do para combater a desigualdade crescente acarreta-se em problemas sociais. Além dessa mega estrutura poder migrar e abandonar aquele local, por fuga de capital, através de tributos e subsídios mais atrativos em outras localidades do mundo ou até mesmo para outros estados dentro do país, ocorre-se que a crise pode ficar mais severa. Há o movimento cíclico da atividade econômica, sendo: recuperação-prosperidade-recessão-depressão-recuperação e assim repete-se o ciclo.

Além de reconhecer a importância da rota bioceânica para o desenvolvimento brasileiro, é necessário ligar a questão econômica ao desenvolvimento social. Através de um planejamento de cidade, para prevenir que possíveis problemas sociais que a maioria das cidades brasileiras não conseguem atender com a nova dinâmica urbana que surge. Sabe-se que uma obra, como a bioceânica que corta de leste a oeste o Brasil, ou melhor a América do Sul, modifica todo o cenário rural e urbano, na qual a rota irá passar. Podendo atrair capitais privados a tirarem algum proveito nas cidades em que a rota bioceânica está, com investimentos em infraestruturas e em setores de serviços.

Com as informações teóricas ditas nesse tópico do artigo, fica evidente a possível situação social que a cidade de Porto Murtinho-MS poderá enfrentar. Também deve-se mencionar que essa região pode se beneficiar, através da rota bioceânica, através de uma movimentação maior de capital local podendo, assim, explorar áreas para elevar-se economicamente.

Um espelho para o Brasil envolvendo essa relação de campo-cidade e planejamento urbano com as suas devidas características singulares é a China. Pois, é um país que passou por um processo de revolução em 1949 e assim, afirmou a sua soberania. Observa-se que o país asiático, durante os primeiros anos da década de 50 possuía apenas 13,26% da população em áreas urbanas, e em 2012 esse número já havia passado os 50% e continua em ascensão. Importante mencionar, que essa relação do processo de urbanização, através do desenvolvimento industrial na China, não acarretou favelizações. Por um simples motivo de haver um planejamento estratégico urbano (China, 2013).

A RILA e os vetores de desenvolvimento de MS e seus impactos humanos e ambientais

Analisaremos o caso de algumas cidades de Mato Grosso do Sul que tiveram grandes obras em seus territórios que geraram grandes impactos humanos e ambientais, dentre elas, podemos destacar Ribas do Rio Pardo, Três Lagoas e Corumbá. Desta maneira, poderemos projetar os possíveis impactos da RILA à cidade de Porto Murtinho. Ribas do Rio Pardo. Com a instalação da mega fábrica de celulose da Suzano, um dos maiores projetos agroindustriais do mundo, sobretudo com a imigração de mais de 10 mil pessoas em dois anos, a cidade de Ribas do Rio Pardo sofre os mesmos problemas de todas aquelas cidades que recebem megaobras. A cidade contava com 23 mil habitantes e em um curtíssimo prazo de tempo teve um aumento de, aproximadamente, 40% em seu número de habitantes. Naturalmente, este fluxo de pessoas colapsou sua infraestrutura de serviços e assistência.

A cidade não estava preparada para receber este imenso contingente populacional, apesar do número de empresas no município ter dobrado, cerca de 1,4 mil; o setor hoteleiro se encontra superlotado, hospitais e escolas não tem novas vagas, o acesso à moradia tornou-se difícil devido ao aumento do preço dos aluguéis e as ruas não foram preparadas para receberem veículos pesados e se encontram esburacadas. (Carvalho, 2023).

Em 2022, quarenta organizações em defesa do meio-ambiente vieram a público exigir que o International Finance Corporation (IFC), órgão do Banco Mundial, que financia projetos do setor privado vetasse o empréstimo para que a Suzano, fabricante de celulose, construísse sua fábrica em Ribas do Rio Pardo devido aos impactos ocasionais gerados na região que possui o bioma do Cerrado. Três Lagoas. A instalação da Suzano em Três Lagoas - MS trouxe incêndios, redução da biodiversidade, contaminação de rios e de lençóis freáticos, utilização de agrotóxicos e expulsão dos habitantes da região.

As terras do Cerrado são convertidas em plantações de eucalipto e isto faz com que os animais desapareçam, pois, as frutas selvagens como a goiabeira do mato e o marolo que floresciam no pasto da agropecuária e alimentavam esses animais, agora, são removidos para dar lugar aos eucaliptos. Em tese, pensaríamos que a plantação de eucalipto seria ecologicamente sustentável, no entanto, ao limpar a área para a plantação do eucalipto afeta negativamente a retenção de água do solo, a evapotranspiração e a geração de chuvas, assim levando à seca na região. Sobretudo, dados do Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais – INPE - mostram que os focos de incidência de calor aumentaram oito vezes nesta área até 2022.

Estradas indiretamente ligadas à RILA possuem impactos ambientais, tais como a MS-228, paralisada em 2023 pela Seilog (Secretaria de Estado de Infraestrutura e Logística), pois apresentou problemas de assoreamento em seus trechos, sobretudo pelo fato de interromper cursos d'água que fluem para o Pantanal, assim gerando impacto para a fauna na região da Nhecolândia. Ou seja, a estrada fica alagada em época de cheia.

O que ocorre é um impulso da inundação, parte de um processo natural, que é interrompido pela estrada. A estrada no Pantanal da Nhecolândia possui 45 km e liga a Estrada Parque ao rio Taquari.

Figura 2 – Estradas representam o represamento do fluxo de água que abastece o Pantanal.



Fonte: TV Morena.

Outros exemplos de grandes projetos de desenvolvimento de Mato Grosso do Sul geraram impactos ambientais e sociais. A Usina Hidrelétrica Engenheiro Sérgio Motta, ou Porto Primavera, iniciada em 1980 e concluída em 2003, possui 84% do lago de sua barragem em Mato Grosso do Sul. Sua construção gerou sérios impactos ambientais e sociais. Várias famílias foram desalojadas do lugar em que viviam.

Em 2018 foi feito um acordo entre o Governo do Estado de São Paulo através da CESP (Companhia Energética de São Paulo) e o Ministério Público de Mato Grosso do Sul –MPMS – que previu 580 milhões de reais como pagamento para aqueles municípios afetados pela construção e pelo funcionamento da Usina. R\$130 milhões para Anaurilândia, R\$70 milhões para Bataguassu, R\$39 milhões para Santa Rita do Pardo, R\$15,8 milhões para Três Lagoas e Brasilândia, além de R\$7,9 milhões para Batayporã.

Considerações finais

Os impactos ambientais e humanos ocorridos pela rota bioceânica não podem ser justificados pelo argumento de que representam o progresso. A riqueza de um estado como o de Mato Grosso do Sul está em seus recursos naturais e humanos. Observamos que o projeto segue na mesma esteira de projetos que estão sendo implantados no estado. Dentre eles, a instalação da indústria de celulose em Ribas do Rio Pardo que em longo prazo poderá representar a desertificação das áreas onde hoje estão nascendo o eucalipto, matéria-prima da indústria do papel. Ou as usinas hidrelétricas em Porto Primavera e Três Lagoas e seus impactos ambientais e sociais. As estradas da RILA cruzam o pantanal e impedem o fluxo de água que corre para o pantanal e isto poderá resultar em imensos impactos às espécies que habitam o pantanal, além de secas.

REFERÊNCIAS

- ABREU, R. **O contexto internacional e as ameaças ao Brasil e à América Latina**. Carta Capital, 2015. Disponível em: <https://www.cartacapital.com.br/blogs/gr-ri/o-contexto-internacional-e-as-ameacas-ao-brasil-e-a-america-latina-5403>. Acesso em: 19 set. 2023. ,
- ARRUDA. Fabiano, TCE fiscaliza irregularidade em obra de estrada que corta área alagada no Pantanal de MS. In: G: 15.07.2023. Disponível em: <https://g1.globo.com/ms/mato-grosso-do-sul/noticia/2023/07/15/tce-fiscaliza-irregularidade-em-obra-no-pantanal-de-ms.ghtml>. Acesso em 15.10.2023
- ASATO, T. A.; GONÇALVES, D. F.; WILKE, E. P. Perspectivas do Corredor Bioceânico para o Desenvolvimento Local no estado de MS: o caso de Porto Murtinho. **Interações (Campo Grande)**, [S. l.], v. 20, n. especial, p. 141–157, 2019. DOI: 10.20435/inter.v20iespecial.2476. Disponível em: <https://interacoesucdb.emnuvens.com.br/interacoes/article/view/2476>. Acesso em: 19 set. 2023.

ASATO, T. A., CONSTANTINO, M., Dorsa, A. C., & Mariani, M. A. P. (2019). **Rota de Integração Latino-Americana (RILA) para o desenvolvimento turístico.** *Interações (campo Grande)*, 20(spe), 45–56. <https://doi.org/10.20435/inter.v20iespecial.1994>

BATALLER, Maria Alba Sargatal; BOTELHO, Maurilio Lima. O Estudo da Gentrificação. **Revista Continentes**. [S.l.], n. 1, p. 9-37, jul. 2012. ISSN 2317-8825. Disponível em: <https://www.revistacontinentes.com.br/index.php/continentes/article/view/5>. Acesso em: 04 set. 2023.

CAMPOS, L. **Rota Bioceânica – O que é e seus impactos diretos e indiretos.** ECOA, 2022. Disponível em: <https://ecoa.org.br/rota-bioceanica-o-que-e-e-seus-impactos-diretos-e-indiretos>. Acesso em: 29 ago. 2023.

CARVALHO. Renato, Projeto de R\$ 22 bi da Suzano faz cidade do MS explodir no bom e no mau sentidos. In: AGFeed, 14.07.2023. Disponível em: www.agfeed.com.br/negocios/projeto-de-r-22-bi-da-suzano-faz-cidade-do-ms-explodir-no-bom-e-no-mau-sentidos/. Acesso em 15.10.2023

CÉSAR, M. **A tão sonhada Rota Bioceânica, começa sair do papel. MS será um dos beneficiados.** Midiamax, 2023. Acesso em: 19 set. 2023.

CHINA. Escritório Nacional de Estatísticas. **Anuário estatístico da China.** Beijing: Escritório Nacional de Estatística da China, 2013.

COUTO, G. **Rota Bioceânica liga maior planície alagada do mundo ao deserto mais alto.** Campo Grande News, 2023. Disponível em: www.campograndenews.com.br/economia/rota-bioceanica-liga-maior-planicie-alagada-do-mundo-ao-deserto-mais-alto. Acesso em: 29 ago. 2023.

CONSTANTINO, M.; DORSA, A. C.; BOSON, D. S.; MENDES, D. R. F. Caracterização econômica dos municípios sul-mato-grossenses do Corredor Bioceânico. **Interações (Campo Grande)**, [S. l.], v. 20, n. especial, p. 179–192, 2019. DOI: 10.20435/inter.v20iespecial.2119. Disponível em: <https://interacoesucdb.emnuvens.com.br/interacoes/article/view/2119>. Acesso em: 19 set. 2023.

EQUIPE EDITORIAL, E. E. Rede universitária da Rota de Integração Latino-Americana: um sobrevoo sobre questões emergentes do Corredor Bioceânico. **Interações (Campo Grande)**, [S. l.], v. 20, n. especial, p. 5–12, 2019. DOI: 10.20435/inter.v20iespecial.2638. Disponível em: <https://www.interacoes.ucdb.br/interacoes/article/view/2638>. Acesso em: 19 set. 2023.

Harvard – Atlas de Complexidade Econômica. Exportação Brasileira por produto. **Harvard**. 2021a. Disponível em: <https://atlas.cid.harvard.edu/explore?country=32&queryLevel=location&product=undefined&year=2021&productClass=HS&target=Product&partner=undefined&startYear=1995>. Acesso em: 16 set. 2023.

Harvard – Atlas de Complexidade Econômica. Importação Brasileira por produto.

Harvard. 2021b. Disponível em: <https://atlas.cid.harvard.edu/explore?country=32&queryLevel=location&product=undefined&year=2021&tradeDirection=import&productClass=HS&target=Product&partner=undefined&startYear=1995>. Acesso em: 16 set. 2023.

Harvard – Atlas de Complexidade Econômica. Países que o Brasil mais exporta.

Harvard. 2021c. Disponível em: <https://atlas.cid.harvard.edu/explore?country=32&queryLevel=location&product=undefined&year=2021&productClass=HS&target=Partner&partner=undefined&startYear=1995>. Acesso em: 16 set. 2023.

Harvard – Atlas de Complexidade Econômica. Países que o Brasil mais importa.

Harvard. 2021d. Disponível em: <https://atlas.cid.harvard.edu/explore?country=32&queryLevel=location&product=undefined&year=2021&tradeDirection=import&productClass=HS&target=Partner&partner=undefined&startYear=1995>. Acesso em: 16 set. 2023.

IBGE. **Porto Murtinho**. 2022. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ms/porto-murtinho/panorama>. Acesso em: 03 set. 2023.

GONZAGA, A. C. **Um leque de possibilidades turísticas se abre com a Rota Bioceânica**. Agência de Notícias MS, 2023. Disponível em:

<https://agenciadenoticias.ms.gov.br/um-leque-de-possibilidades-turisticas-se-abre-com-a-rota-bioceanica>. Acesso em: 19 set. 2023.

MALDONADO, C. **Rota Bioceânica só chega em 2 anos e já movimentará comércio ao redor da Capital**. Campo Grande News, 2023. Disponível em:

<https://www.campograndenews.com.br/economia/rota-bioceanica-so-chega-em-2-anos-e-ja-movimenta-comercio-ao-redor-da-capital>. Acesso em: 19 set. 2023.

MELO NETO, Osires de Medeiros; DA SILVA, Gustavo Correia Basto; ARARUNA, Carmem Júlia Firmino; DOS SANTOS, Carlus Alberto Oliveira; LACERDA, Gabriel Gomes Passos de Caldas; NÓBREGA, Waleska Fernanda Souto. Mecanismos de favelização e segregação urbana: considerações acerca das áreas de risco, prevenção e solução de desastres ambientais. Organização: Editora Poisson.

Semiárido Brasileiro. Volume 5/Organização Editora Poisson – Belo Horizonte - MG: Poisson, 2020. p. 44-48.

MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y COMUNICACIONES. **Unas 450 personas construyen el puente de la Bioceánica que ya superó el 18% de avance**.

Paraguai. 16 maio 2023. Disponível em: <https://www.mopc.gov.py/index.php/noticias/unas-450-personas-construyen-el-puente-de-la-bioceanica-que-ya-supero-el-18-de-avance>. Acesso em: 03 set. 2023.

MINISTERIO DE TECNOLOGÍAS DE LA INFORMACIÓN Y COMUNICACIÓN.

Carmelo Peralta. 2023. Disponível em: <https://www.municipios.gov.py/carmeloperalta>. Acesso em: 03 set. 2023.

OBSERVATÓRIO NACIONAL DE TRANSPORTE E LOGÍSTICA. **A Importância do corredor rodoviário bioceânico para o Brasil**. Artigo técnico n. 5, 2021.

PINTO, P. S. **Comércio com a China dá maior saldo para o Brasil em 7 anos**. Poder 360, 2023. Disponível em: <https://www.poder360.com.br/governo/comercio-com-a-china-da-maior-saldo-para-o-brasil-ha-7-anos/>. Acesso em: 31 ago. 2023.

REDAÇÃO BRASIL DE FATO. **Cúpula do Brics reforça a potência da multipolaridade, avalia pesquisadora**. Brasil de fato, 2023. Disponível em: <https://www.brasildefato.com.br/2023/08/25/cupula-do-brics-reforca-a-potencia-da-multipolaridade-avalia-pesquisadora>. Acesso em: 19 set. 2023.

ROTA BIOCEÂNICA. **Traçado e características**. Rota Bioceânica Mato Grosso do Sul, 2023. Disponível em: <https://rotabioceanica.com.br/tracado-e-caracteristicas>. Acesso em: 29 ago. 2023.

SIQUEIRA, R. **Rota Bioceânica revela mundo de possibilidades para o comércio, indústria e turismo da América Latina**. SEMADDESC, 2023. Disponível em: <https://www.semadesc.ms.gov.br/rota-bioceanica-revela-mundo-de-possibilidades-para-o-comercio-industria-e-turismo-da-america-latina/#:~:text=A%20Rota%20que%20passar%C3%A1%20por,projeto%20priorit%C3%A1rio%20do%20Governo%20Federal..> Acesso em: 19 set. 2023.

SANDRONI, Paulo. **O que é recessão**. Coleção: Primeiros Passos. V. 35. São Paulo: Abril Cultura: Brasiliense, 1984.

VIEGAS, A. **Ponte da Bioceânica que viabiliza megaestrada que liga o Brasil ao Chile já tem 24,6% das obras concluídas**. G1 MS, 2023. Disponível em: <https://g1.globo.com/ms/mato-grosso-do-sul/noticia/2023/07/21/ponte-da-bioceanica-que-viabiliza-megaestrada-que-liga-o-brasil-ao-chile-ja-tem-246percent-das-obras-concluidas.html>. Acesso em: 29 ago. 2023.