

O PROJETO DA FERROVIA INTERNACIONAL BR/PY (FERROGUARANI) E A PARTICIPAÇÃO DOS ATORES SOCIAIS

Odilon Trindade Valençoeira¹

Fabricio Antonio Deffacci²

Resumo

O objetivo deste artigo é apresentar a construção do Projeto da Ferrovia Internacional BR/PY – FerroGuarani a partir das contribuições dos diferentes atores sociais. Em um primeiro momento será apresentado o Projeto FerroGuarani como um trabalho voltado para o Desenvolvimento Regional da Fronteira, integrando Brasil e Paraguai, tendo em vista a interconexão entre o Caminho do Peabiru no lado paraguaio e o Caminho dos Ervais no lado brasileiro. Posterior a isso, será analisada a Rota Bioceânica na sua contribuição para as possibilidades satisfatórias de consolidação do Projeto da FerroGuarani. E, por fim, apresentaremos a participação dos atores sociais na construção do Projeto da Ferroguani, tanto aqueles situados do lado paraguaio quanto do lado brasileiro. As estratégias metodológicas consistem na participação e observação dos eventos públicos realizados com o propósito de debater a construção da FerroGuarani, entrevistas com os atores sociais envolvidos e pesquisa bibliográfica sobre a relação entre atores sociais e Desenvolvimento Regional. Pretendemos com a elaboração da pesquisa fazer uma síntese do contexto encaminhado até o momento, o que deverá servir de base para situar o debate e abrir novas perspectivas futuras de trabalhos e análises.

Palavras-chave: Desenvolvimento Regional, FerroGuarani, Atores Sociais, Fronteira BR/PY.

THE BR/PY INTERNATIONAL RAILWAY PROJECT (FERROGUARANI) AND THE PARTICIPATION OF SOCIAL ACTORS

Abstract

The objective of this article is to present the construction of the BR/PY – FerroGuarani International Railway Project based on the contributions of different social actors. Initially, the FerroGuarani Project will be presented as a work aimed at the Regional Development of the Border, integrating Brazil and Paraguay, taking into account the interconnection between the Caminho do Peabiru on the Paraguayan side and the Caminho dos Ervais on the Brazilian side. After this, the Bioceânica Route will be analyzed in its contribution to the satisfactory possibilities of consolidating the FerroGuarani Project. And, finally, we will present the participation of social actors in the construction of the Ferroguani Project, both those located on the Paraguayan and Brazilian sides. The methodological strategies consist of participation and observation of public events held with the purpose of debating the construction of FerroGuarani, interviews with the social actors involved and bibliographical research on the relationship between social actors and Regional Development. With the preparation of the research, we intend to summarize the context presented so far, which should serve as a basis for situating the debate and opening up new future perspectives for work and analysis.

Keywords: Regional Development; FerroGuarani; Social Actors; BR/PY Border.

¹ Graduado em Arquitetura e Urbanismo. Email: odilon.trindade@hotmail.com

² Doutor em Ciências Sociais. Docente do Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional e de Sistemas Produtivos (PPGDRS/UEMS). E-mail: fabricio.deffacci@gmail.com.
<https://orcid.org/000000017015023X>

Introdução:

O debate em torno da construção do Projeto da FerroGuarani surgiu mediante a necessidade de integração de transporte ferroviário entre Brasil e Paraguai. Mais precisamente, foi por meio do debate acerca da Rota de Integração Latino-Americana que houve o despertar do interesse em trazer novos elementos para o cenário ferroviário brasileiro, bem como a integração com o lado paraguaio. A partir do ano de 2018 as ideias foram conjugadas nesta direção e começou-se a formar o grupo de debate direcionado para a construção de um projeto paralelo com a RILA e que promovesse a aproximação entre lideranças do Brasil e Paraguai, otimizando, com isso, a Fronteira enquanto espaço privilegiado de planejamento e desenvolvimento regional. As forças foram gradativamente somadas, o que resultou em um conjunto de eventos e debates voltados para se pensar os desafios e os avanços na construção do Projeto da Ferroguarani. Agora, em 2021, já é possível identificar uma quantidade significativa de avanços, bem como enumerar desafios ainda existentes. Para esta pesquisa, faremos uma síntese sistematizada do atual estágio do debate, com ênfase para as narrativas e propostas concentradas no Projeto da FerroGuarani e da participação de diferentes Atores Sociais na sua respectiva elaboração.

Este artigo está estruturado em cinco pontos centrais no tocante ao seu desenvolvimento. No primeiro ponto será apresentada a relação entre a FerroGuarani e o Desenvolvimento Regional na Fronteira entre Brasil e Paraguai, tendo em vista a concepção de Desenvolvimento Territorial que consiste na viabilidade de elevar as potencialidades da região mediante a compreensão das demandas tanto locais quanto de outras regiões. No segundo ponto, a FerroGuarani será situada entre dois espaços culturais e geográficos que promovem a interconexão entre Brasil e Paraguai. Do lado brasileiro temos o Caminho dos Ervais, sendo este um espaço geográfico e histórico utilizado nos séculos XVII e XVIII para a circulação dos povos nativos e que gradativamente é observado para a reconstrução de seus aspectos identitários e culturais. Do lado paraguaio temos o Caminho de Peabiru já consolidado tanto do ponto de vista geográfico quanto cultural. Ambos os caminhos circunscrevem o espaço de implantação projetado para a FerroGuarani. Em um terceiro momento será apresentada a Rota de Integração Latino-Americana (RILA), também denominada de Rota Biocênica, a qual contribuirá no fortalecimento do Projeto da FerroGuarani, formando um corredor ferroviário integrado. No quarto ponto, apresentaremos o percurso metodológico que tornou essa pesquisa viável, sendo caracterizado em três momentos complementares: Arenas Transepistêmicas, Eu-

Identidade e Observação Participante. Por fim, no quinto ponto, indicaremos a participação dos Atores Sociais na construção do projeto da FerroGuarani, tendo em vista 14 (quatorze) momentos que foram sistematizados e que indicam a trajetória do projeto até o presente momento.

A FerroGuarani e o Desenvolvimento Regional na Fronteira BR/PY

No contexto contemporâneo, o desenvolvimento pode ser pensado por meio de três vertentes: Local, Regional e Territorial. Essa é a indicação de Dallabrida (2017), que considera a abordagem do desenvolvimento em escalas menores fundamental para a construção de um desenvolvimento mais próximo ao ideal. Diante dessa proposta, há maior originalidade na construção do desenvolvimento cada vez mais próximo das demandas da sociedade. Cabe destacar três pontos centrais desta via: a) a ideia de desenvolvimento como um processo de transformações estruturais localizado; b) o papel fundamental da responsabilidade da sociedade regional nos processos de mudança e, c) a necessidade de gerar melhorias na qualidade de vida da população, decorrente da dinamização socioeconômica. Logo, o desenvolvimento emerge como forma de considerar a dinâmica sistêmica, sua dimensão territorializada e a relação sociedade, economia e meio ambiente.

Na mesma direção, Dallabrida, Siedenberg e Fernández (2004) explicam que as diferentes abordagens contemporâneas que tangenciam o enfoque do desenvolvimento a partir da perspectiva territorial podem ser classificadas em duas grandes vertentes do chamado novo regionalismo: a vertente globalista e a vertente regionalista. A vertente globalista sustenta-se na tese da homogeneização do espaço local, com base nos princípios liberais, em que se acredita que seja possível uma situação de competição perfeita entre localidades. A vertente regionalista parte do princípio de que aumentou a capacidade das cidades-regiões-territórios de atuar sobre os fatores estruturais, promovendo e ampliando a capacidade de se utilizar e aproveitar esses fatores globais em função das próprias especificidades do local. Esse viés vem ao encontro do Projeto de construção da FerroGuarani, uma vez que pretende expandir as potencialidades locais em detrimento das demandas macroeconômicas.

Na especificidade da vertente regionalista do desenvolvimento, Dallabrida, Siedenberg e Fernández (2004) esclarecem que o viés da territorialização do desenvolvimento aumentou a capacidade das cidades-regiões-territórios de atuar sobre os fatores estruturais, implicando uma

maior oportunidade de se utilizar e aproveitar fatores globais em função das próprias especificidades do local. No entanto, isso é possível com a participação conjunta de *stakeholders* locais no processo de tomada de decisão, isto é, *Atores Sociais* que têm interesse numa determinada decisão, protagonistas do processo de desenvolvimento local ou regional, construindo lideranças locais/regionais dentro de suas instituições ou organizações, como os balizadores do processo de desenvolvimento local ou regional, os canais por onde flui o poder local/regional. Trata-se, de modo geral, no conjunto de parcerias necessárias para a transformação das potencialidades locais em desenvolvimento territorial. Referente a isso, apresentaremos no quinto ponto desta pesquisa a participação dos Atores Sociais na construção do Projeto da FerroGuarani.

Em resumo, em conformidade com os autores torna-se evidente a ambivalência, ou até mesmo paradoxo, entre duas diretrizes fundamentais para o desenvolvimento territorial: competição e competência. No eixo da competição as diferentes regiões disputariam entre si espaços de maior desenvolvimento dentro do mercado global. Por outro lado, a competência de cada região nas suas especificidades parece apontar para a necessidade de aproximação entre as potencialidades e os conhecimentos capazes de colocar o potencial em direção ao desenvolvimento local. Ainda sobre os conhecimentos inerentes ao desenvolvimento regional, há duas formas de concebê-los: podem ser de natureza técnica e, portanto, elaborados artificialmente em conformidade com as demandas locais ou podem ser tácitos e passíveis de aproveitamento em um campo estratégico de planejamento territorial, o que é pertinente ao trabalho de construção do projeto da FerroGuarani. Cabe destacar que para os propósitos desta pesquisa, seguiremos a perspectiva do desenvolvimento territorial regionalista, tendo em vista identificar as competências territoriais que podem contribuir para o desenvolvimento mediante os debates realizados com os Atores Sociais. Trata-se, pois, conforme enaltecem Dallabrida, Siedenberg e Fernández (2004), de espaços emergentes e que ampliam e organizam sua competência territorial como resultado de formas de reação ativa de territórios-regiões-municípios- cidades-lugares com suporte organizacional de aprendizagem coletiva entre os diferentes sujeitos envolvidos.

Nessa perspectiva do Desenvolvimento Regional, ao analisar as grandes potências mundiais e os desafios das consideráveis equidistâncias, destaca-se o uso da ferrovia como meio de transporte seguro, customizado e ininterrupto. É nesse cenário que emerge a FerroGuarani como fortalecimento para a região de Fronteira entre Brasil e Paraguai, tendo em vista um

elemento favorável que é a Rota Bioceânica que integrará os países do MERCOSUL em malhas de ferrovias.

Atualmente o Brasil ocupa o 9º lugar no ranking mundial em extensão de ferrovias, com 30.600 km, atrás da Argentina que está em 8º lugar com 36.917 km; o Chile (30º lugar) com 5.898 km; o Uruguai (54º lugar) com 2.993 km; e a Bolívia (58º lugar) com 2.866 km; a República do Paraguai, não possui rede férrea, embora que a história revela ser a primeira da América; Com o êxito dessa integração ferroviária, possibilitara uma malha logística, superior a 79.274 km, o que tornaria a ser 4º conglomerado mundial, atrás de Estados Unidos, China e Rússia.

A meta da FerroGuarani é compor um sistema estratégico de logística que envolve o transporte intermodal, a qual permitirá escoar grande escala de produção ou passageiros, em uma extensão com eficácia, economia, velocidade e segurança, em uma rotatividade entre rodovia, hidrovía e a ferrovia; sendo esta última indicada para atingir locais de difícil acesso, com agilidade, otimização de custo e da cronologia do tempo, fatores decisivos ao mercado financeiro.

A integração da FerroGuarani através da ferrovia internacional, trata-se uma extensão dos estudos do projeto Ferrocarril Bioceânico Central do Paraguai, este último prevê um percurso de 640 km (seiscentos e quarenta quilômetros), tem o foco de integrar utilizando a hidrovía, entre os portos da capital Assuncion (PY), Concepcion (PY) com Carmelo Peralta (PY), e a partir deste ponto a saída por linha férrea até interligar na ferrovia existente operacionalidade da FERRONOR, entre Salta (ARG), e Antofagasta (CHI).

O objetivo principal desta iniciativa paraguaia, estará atendendo o antigo anseio, que é a saída para mar, porem está limitado e comprometido, pois a geografia do país vizinho o limita nos estudos logísticos, com terrenos planos e alagados, e nos lugares elevados a topografia acentuada banhadas com suas bacias hidrográficas ao mesmo tempo que favorece com terras férteis e providas com muita água, os divide em partes ocidental e oriental, sendo que este último são celeiros de produção do agronegócio a minérios, como titânio, urânio, ouro e nióbio (grafeno); Transpassar uma ferrovia ligando estes departamentos aos seus portos, dentro apenas do território, torna-se praticamente impossível e oneroso.

A FerroGuarani propõe um trecho de ferrovia internacional, entre Brasil e Paraguai, respectivamente no Estado de Mato Grosso do Sul, e nos Departamentos de Amambay e

Canindeyu; construindo uma via logística que permite a integrar desenvolvimento econômico, sustentável e socio cultural; com implantação de pequenos trechos, em percurso estratégicos, com viabilidade econômica para exportação e importação, tecnicamente favorável e de menor impacto ambiental.

Através desta solução logística, obteria vantagens aos dois países vizinhos, permitiria ao Paraguai ao sonho da saída marítima, seja pelo pacífico, mas também para o atlântico, pois através da FERROGUARANI, poderá fazer as conexões com a revitalização do trecho Ponta Porã (MS) a Campo Grande (MS), e a partir desse ponto a *Malha Oeste* estará acessando ao porto de Santos (SP); ou através da conexão com Mundo Novo (MS) a Cascavel (PR), que poderá acessar os trilhos da *Ferroeste* com destino a Paranaguá (PR). Destacando ainda que integraria dentro do seu território 9 (nove) dos 17 (dezesete) departamentos governamentais.

As vantagens brasileiras, estarão desde a garantia da passagem dentro território do Paraguai, à partir de Carmelo Peralta (PY) até Pozo Hondo (PY), integrando a *Ferrovía Andina*; o que aumentara ganho capital consolidando em uma potência exportadora regular, com a otimização dos custos operacionais de transporte, e a garantia da frequência, ininterruptos e lucrativos.

No Estado de Mato Grosso do Sul, obterá inúmeros desdobramentos, que variam no investimentos privados nas cidades sul fronteira entorno da rota, poderá através da *Lei Maquila*, atrair para a faixa de fronteira empresas nacionais e internacionais, afim de processamento ou centro distribuição de cargas; o apoio do investimento público na melhoria viária para acesso aos locais de manejo, a industrialização da produção agrícola nos pontos estratégicos, aumento de receita sobre serviço, a integração cultural e formação de caráter intelectual da economia globalizada as futuras gerações.

Afim de agilizar a burocracia aduaneira e ter o controle de cargas e passageiros entre os dois países, a proposta da FERROGUARANI prevê as paragens, sendo classificado como *TAPE* (caminho na língua guarani) – *Terminal Aduaneiro Portuário de Embarque*, cujo a função será tramite institucional aduaneiro e de fiscalização legislativa; e *ITA* (pedra na língua guarani) - *Intermodal Transporte e Armazenagem*, cuja a função será interesse privado das empresas usuária e das operadoras da linha férrea.

A costura de um traçado na linha internacional de divisa entre os dois países, plano de infraestrutura logística, constituída de regimento de funcionamento consorciado, público e

privado, internacionalizado e independente, garante a integração econômica, e o desenvolvimento regionalizado para ambos os lados da fronteira; sendo a próxima ITAIPU do Século XXI.

A FerroGuarani entre o Caminho dos Ervais (BR) e Caminho de Peabiru (PY)

O Trecho Caminho dos Ervais, se inicia em Porto Murtinho (MS), na margem esquerda do rio Paraguai, assim como essa localidade surgiu com advento do ciclo da erva mate, no final do século XIX, sendo sua função um ponto para escoamento de toda produção ervateira, oriunda da região dos ervais no sul de Ponta Porã (MS), que através de carretas de juntas de bois, perfazendo um trecho muito parecido com a projeção das linhas da FerroGuarani.

Porto Murtinho (MS) no extremo oeste de Mato Grosso do Sul, adormecida pelo tempo, teve seu despertar nessa última década, devido sua posição logística e os avanços do Paraguai na Rota Bioceânica, atualmente com 2 (dois) portos em funcionamento e 4 (quatro) sendo construindo; responsável pelas embarcações de soja, açúcar e milho, com destino a Buenos Aires (ARG), e posteriormente em maiores navios cargueiros segue para Europa e China.

Murtinho acompanhada pela Isla Margarida (PY) e pelo Porto de Carmelo Peralta (PY), na outra margem do rio Paraguai, vive as expectativas do início de uma ponte de travessia, esta obra de engenharia marca um novo ciclo para região, a ser construída em uma ação conjunta entre as duas nacionalidades e administrada pelos fundos de investimentos da USINA DE ITAIPU, constitui a sequência de investimentos, sendo que na mesma cidade paraguaia, as obras da rodovia, do corredor bioceânico, estão em ritmo acelerado, bem como o EVTEA (Estudo Viabilidade Técnica Econômica Ambiental) da proposta do *Ferrocarril Bioceânico Central*.

A proposta da FerroGuarani nesse trecho possui 350 km (trezentos e cinquenta quilômetros) interliga a passagem acima até a cidade de Ponta Porã (MS), passando o território de 6 (seis) municípios, além dos dois mencionados, transpassa o território de Antônio Joao (MS), Jardim (MS), Bela Vista (MS) e Caracol (MS); contornando suavemente alguns desafios geográficos, como a descida da serra de Maracaju, e a serra da Bodoquena, além da escolha do lugar de menos impacto do baixo pantanal, prevê em todo trecho apenas 1 (uma) única ponte sobre o rio perdido na divisa entre Caracol e Porto Murtinho.

O projeto prevê além da TAPE- Porto Murтинho, a implantação da ITA-Tupã no município de Bela Vista, no trevo do entroncamento da BR-267 com a rodovia MS-472, que será responsável pela armazenagem e transporte, da produção de *comodities* da região o raio de 120 km, que abrange os municípios de Bonito (MS), Bodoquena (MS), Caracol (MS) e oeste de Jardim (MS), nessa mesma abrangência a qual possui também jazidas de minérios, cimento e calcário.

Na ITA-JARDIM localizada no Distrito Industrial do Boqueirão, pertencente ao Município de Jardim (MS), a 30 km (trinta quilometro) da sede, entroncamento com a BR-060, terá a capacidade do intermodal rodovia/ ferroviária, do Centro Distribuição de Cargas que esta sendo construindo em Jardim, além de carne de inúmeros frigoríficos da região padra SIFI-China e Hong Kong, com jazidas de minérios e calcário no raio de 50 km (cinquenta quilometro), ressalta que o município dispõe de inúmeras áreas nessa localidade com a finalidade do programa de atrair indústrias.

ITA-CABECEIRA DO APA, localizada em Distrito com mesmo nome, pertencente ao Município de Ponta Porã (MS), está em uma posição estratégica, entroncamento com a MS-382 e o trevo da MS-166, região altamente produtiva, acima da serra de Maracaju, além de soja e milho, possui 3 (três) usinas álcool e açúcar, que atualmente já atende o mercado internacional, embarcando por Porto Murтинho.

ITA-ESTRELLA, no município de Antônio Joao (MS), localizada em área de propriedade dessa municipalidade, entroncamento com a MS-384, com vários silos de armazenagens de grãos, no raio de 30 km (trinta quilômetros), possui também junto a serra de Maracaju, jazidas de nióbio (matéria prima do grafeno), cuja a exploração altamente rentável; a qualidade da água no subsolo, está classificada como uma das melhores do Brasil.

TAPE- Ponta Porã, aproveitando a estrutura aduaneira já existente e a concentração dos órgãos governamentais, com aprovação já deferida para estrutura do porto seco, facilita o tramite do terminal; além de uma cidade polo na região, em ascensão, possui uma integração cultural e econômica, com a vizinha cidade de Pedro Juan Caballero (PY), a proposta da FERROGUARANI, prevê um grande Centro de Distribuição de Cargas, com espaços destinados aos atores comerciais que atualmente já fazem a rota, a exemplo Bello Alimentos, Michelin, JBS, Seara e outras.

Ressalta-se ainda a importância de Ponta Porã, no cenário logístico, que além de ser a porta de acesso ao país vizinho, entroncamento da BR-463 que interliga a Dourados (MS), possui as rodovias MS-156 com destino a vários municípios ao sul do Estado, e a MS-164 que interliga ao município de Maracaju (MS) e a região central do Estado; porém o fator de maior importância está na revitalização ferroviária, da malha oeste no trecho Ponta Porã a Campo Grande (MS), passando por região altamente produtiva como Maracaju (MS) e Sidrolândia (MS), permitirá a integração bioceânica entre Antofagasta (CHI) a Santos (SP).

O trecho Caminho do Peabiru, homenagem ao primeiro registro logístico na América do Sul, utilizado por povos nativos, ligava o litoral ao interior do continente, registrado por Aleixo Garcia em 1524, e posteriormente utilizado pela comissão mista de fronteira em 1872, a qual ao seu entorno também foi utilizado como parâmetro na divisa entre Brasil e Paraguai, constituindo a fronteira seca e sendo estruturado os marcos de concretos regulatórios; sendo divisor das nascentes dos recursos hídricos das bacias Paraguai e Paraná, um elevado topográfico que segue margeando a decida da Serra de Amambay.

Ocorre que nesse espigão divisor de águas, tem um elevado topográfico homogêneo, sem muitas alterações de níveis, que permite a implantação de uma linha férrea com inclinação natural inferior a 1% (um por cento), ideal para o eficaz funcionamento das locomotivas que quanto menor índice de inclinação maior a eficiência com capacidade de carga; não possuindo nenhum obstáculo natural, nenhuma ponte (obra de engenharia) que elevaria os custos, não passando em nenhum assentamento rural ou aldeia indígena, utilizando maior parte o domínio público dos dois países, a qual impactaria positivamente, sem pendências judiciais de desapropriação ou direito de passagem.

O trecho Caminho de Peabiru, posterior a TAPE- Ponta Porã, adentraria o território paraguaio, onde a previsão de uma TAPE- Pedro Juan Caballero (PY) no Departamento de Amambay, e a partir deste ponto segue a linha da fronteira, constituindo então o trecho da ferrovia internacional, com destino até Cruce Guarani (PY), no Departamento de Canindeyu, com uma extensão de 295 km (duzentos e noventa e cinco quilômetros), a qual possibilitara a futura conexão com a estudo da *FerroGuarani Oriental*, que adentra outros Departamentos, como Alto Paraná, Caazapa e Caaguazu.

Nesse local da Tape – Cruce Guarani (PY), prevê a sua continuação, em um segundo momento, com a proposta da *FerroGuarani Trecho Saltos do Iguaçu*, posterior ao entroncamento segue margeando a fronteira sul de Mato Grosso do Sul e o Departamento de

Canindeyu, até Mundo Novo (MS) e Salto de Guaira (PY), com saída para o Paraná e integrar com a Ferroeste, com destino a Paranaguá (PR), sendo a segunda ligação bioceânica com Antofagasta.

Em Pedro Juan Caballero (PY), prevê a conexão da *Ferrocarril Concepción*, que interliga os dois Departamentos, e as respectivas capitais, em trecho de 270 km (duzentos setenta quilômetros), trecho estratégico nos dois sentidos, pois permitirá acesso da hidrovia do rio Paraguai, a Ponta Porã (MS) e Campo Grande (MS).

Em seu percurso no Trecho Caminho do Peabiru, antes de passar por Zanga Puitã (PY), tem previsão de uma ITA-Cerro Cora, próximo a Tape – P.Juan Caballero, com capacidade de um Centro Distribuição de Cargas, estratégico para o Paraguai, devido sua proximidade com as rodovias, e os empreendimentos comerciais, renomados na fronteira.

Prosseguindo pela FerroGuarani, prevê a ITA-Rio Verde do Sul, no Município de Aral Moreira, homenagem ao nome original da localidade, e com objetivo escoamento e processamento dos grãos produzidos na região, onde através da *Lei Maquila* prevê a criação de um Parque Industrial próximo ao núcleo urbano.

Entre os municípios de Coronel Sapucaia (MS) e Capitan Bado (PY), lado a lado na fronteira, prevê a instalação de duas ITA, a brasileira denominada ITA-Nhu Vera em homenagem ao primeiro nome da região na extração da erva mate, terá a capacidade de armazenagem de commodities e carne padrão SIFI-China/Hong Kong; e do lado paraguaio a ITA-DEL CAPITAIN com capacidade de armazenagem e embarque de minérios, sendo no caso nióbio (matéria prima do grafeno), presente em jazidas próximos ao núcleo urbano.

A FerroGuarani na Rota Bioceânica

De acordo com o Ministro Parkinson, em um discurso realizado no ano 2019, no Município de Bonito/MS, em um evento sobre a Rota Bioceânica, a viabilidade da Rota Integração Latino-Americana (RILA) é destaque na economia global, como a “nova rota da seda do século XXI”, devido suas vantagens de custo e operacionalidade, com o menor percurso e abreviado tempo de viagem entre a América do Sul, aos mercados asiáticos e a costa oeste da América do Norte; conseqüentemente refletindo diretamente aos valores de mercados financeiros, ofertas competitivas, com produtos de qualidade e preços atrativos, influenciando a balança comercial, evidenciando um ciclo promissor globalizado.

A Rota Bioceânica ou RILA é um dos projetos mais importantes para o macro desenvolvimento, fazendo um percurso que interliga a América do Sul, constituído paralelamente ao entorno do eixo de capricórnio, com início no Brasil, passando pelo território do Paraguai, Argentina e chegando, aos portos do Chile; resultado decorrentes aos inúmeros acordos internacionais, constituídos em ajustes de câmaras setoriais especiais, desde autonomia das constituições federais de cada nação, a motivação econômica, interação cultural, geopolítica e as definições de obras logísticas, que serão estratégicas para integração.

A ideia do corredor bioceânico no Brasil, remonta ao antigo projeto de ferrovia denominada Ferrovia Transulamericana, idealizada na década de 1950, com o objetivo de ligar o Oceano Atlântico ao Pacífico, a princípio entre o Peru e o litoral da Bahia; O trajeto proposto por Vasco Azevedo Neto, durante sua vida como deputado federal, engenheiro civil e professor universitário, autor desse primeiro estudo, previa a um traçado ligando o litoral baiano, transpassando o cerrado brasileiro e a região oeste, inviabilizado pela extensão do percurso, alto investimento público e os desafios geográficos.

O projeto não avançou durante décadas, até o tema ser novamente incluído no Plano Nacional de Viação por meio da Lei 11 772, de 17 de setembro de 2008, durante o segundo mandato do presidente Luiz Inácio Lula da Silva, como "Ferrovia Transoceânica". A Lei também outorgou à VALEC - Engenharia, Construções e Ferrovias S/A, empresa pública sob a forma de sociedade por ações, controlada pela União através do Ministério da Infraestrutura.

Embora sem nenhum traçado proposto, em 2014, uma parceria foi acertada pela ex-Presidente Dilma Rousseff e o governo chinês, para o financiamento e o compartilhamento dos estudos para uma construção de ferrovia, que possibilite transpassar o continente sul americano, e diminuir os custos operacionais de logística a exportação.

O governo da China em junho de 2015, aprovou o financiamento pelo AIIB (banco de infraestrutura chinês), porém aceitou financiar somente parte do trecho, no Chile e no Brasil, fato é que notório os investimentos à partir de 2016, apenas no litoral do Oceano Pacífico (CHILE), na infraestrutura logística dos portos de Antofagasta e Iquique, em obras rodovias que transpassam a cordilheira; no entanto no Brasil, pelos desafios políticos administrativos (impeachment presidente Dilma), falta de consenso pelos novos gestores, que insistem que os investimentos sejam aplicados no norte do país e nas infraestruturas que interliga aos portos do litoral atlântico, contrariando os interesses acordados anteriormente pelos países.

Estudos dos ministérios das Relações Exteriores e de Infraestrutura e do Instituto de Pesquisa Econômica e Aplicada (Ipea), outrora já apontaram a viabilidade no *corredor rodoviário bioceânico*, que passa por Mato Grosso do Sul com aproximadamente 3 (três) mil km, que atravessarão o continente sul-americano no sentido Leste-Oeste, porém sem nenhuma obra de infraestrutura básica acontecendo de fato no Brasil, enquanto isso os avanços surpreendentes no território Paraguai, a partir de Carmelo Peralta as margens do Rio Paraguai, envolvendo a hidrovia central do continente em um intermodal rodovia / hidrovia e ferrovia.

Paraguai em outra iniciativa aprovou o projeto *Ferrocarril Bioceânico Central*, que visa interligar desde Carmelo Peralta (PY), transpondo os departamentos do Alto Paraguai e Boqueron, atravessando a divisa de Pozo Hondo (PY), e interligando a ferrovia existente de Salta (ARG), traçado da ferrovia andina, que interliga até o destino trecho de Antofagasta (CHI), operado pela *Ferromor S.A.*, ou seja, com a execução do cronograma estabelecido, em curto prazo, através de investimentos públicos e privados, Paraguai, Argentina e Chile, estarão interligados seja por rodovia, ferrovia e hidrovia.

Metodologia

A metodologia utilizada para esta pesquisa terá como ponto de partida a concepção de “arenas transepistêmicas” de Knorr-Cetina (1996). De acordo com a autora, a investigação pode ser ampliada quando a ciência forma um espaço de diálogo com diferentes setores da sociedade. Neste sentido, a pesquisa é resultado do debate de diferentes segmentos sociais que contribuem para a construção do Projeto FerroGuarani por meio da aproximação de seus respectivos Atores Sociais. Esta aproximação se deu por meio de reuniões, debates e eventos, tendo em vista a apreensão das demandas e potencialidades apresentadas tanto pelo poder público, pela iniciativa privada e pela sociedade civil organizada. Estas demandas e potencialidades foram filtradas como forma de se construir uma agenda de estratégias de planejamento que passa a ter como foco o fortalecimento do desenvolvimento regional sustentável.

A investigação encontra-se diretamente vinculada na relação existente entre os Atores Sociais e o Desenvolvimento Regional, o que remete a um conjunto ampliado de valores que inicialmente coloca em evidência a dimensão cultural inerente a Fronteira entre Brasil e Paraguai.

Si entendemos por cultura (más que el mundo de los libros y las bellas artes) el conjunto de procesos simbólicos a través de los cuales se comprende, reproduce y transforma la estructura social (...) Lo que debiéramos investigar centralmente para conocer las relaciones entre cultura transnacional y culturas populares es de qué modo los cambios político-económicos se combinan con la reformulación de las políticas culturales para promover una nueva cultura política, un nuevo sentido de la vida social (CANCLINI, 1989, p.29).

Na intenção de alcançar os conteúdos significativos dos debates realizados, utilizamos a metodologia qualitativa de abordagem “compreensiva hermenêutica”, descrita por Jürgen Habermas (1987) como “Eu-Identidade”. A escolha desta metodologia ocorreu em razão dos pesquisadores investigarem um contexto histórico e social no qual estão diretamente inseridos na Fronteira Brasil/Paraguai. A significação deve ser constantemente recriada por interpretações retrospectivas da biografia, continuamente renovadas, corrigidas e enriquecidas cumulativamente. Não existe significação senão em um sistema de referências cuja transformação corresponde a um processo de formação, este processo deve satisfazer os critérios de um desenvolvimento autobiográfico (HABERMAS, 1987, p.167).

Em linhas gerais, a metodologia do Eu-Identidade ocorre mediante a socialização dentro de um processo aquisitivo de competência linguística, do qual é constituído por interações sociais. De modo que, pela sua complexidade e abstração gradativa, o resultado das análises interpretativas corresponde a um processo mais amplo que possibilita melhor interpretação da realidade frente a intersubjetividade dos atores sociais. Este “eu”, por sua vez, é dependente do processo de trocas simbólicas e comunicativas presentes no mundo (objetivo, social e subjetivo). Desta maneira, a intersubjetividade comunicativa leva compreender que valores e comportamentos não são leis da razão pertencentes ao indivíduo, mas sim do resultado de uma relação intersubjetiva formada socialmente.

Neste sentido, o significado adquirido sobre as coisas ou as pessoas é próprio a uma história e do desenvolvimento do seu todo. Esta história o sujeito pode apoderar-se ainda que apenas de forma implícita, ficando assegurado que cada significação esteja integrada numa unidade de sentido, que representa uma unidade irredutivelmente individual, num mundo centrado sobre o Eu. Este fator indica a possibilidade de aperfeiçoar a metodologia proposta a partir da “Observação Participante”.

Podemos considerar que a Observação Participante constitui uma técnica de investigação, que usualmente se complementa com a entrevista semiestruturada ou livre,

embora também com outras técnicas como análise documental, se bem que a mesma possa ser aplicada de modo exclusivo. Para a sua utilização como procedimento científico, é preciso que estejam reunidos critérios, tais como o responder a objetivos prévios, ser planejada de modo sistemático, sujeita a validação e verificação, precisão e controle (CORREIA, 2009, p.31).

Também neste sentido Correia (2009) explica que a observação participante é realizada em contato direto, frequente e prolongado do investigador, com os atores sociais, nos seus contextos culturais, sendo o próprio investigador instrumento de pesquisa, e por isto requer a necessidade de eliminar deformações subjetivas para que possa haver a compreensão de fatos e de interações entre sujeitos em observação e no seu contexto.

Neste sentido, Burgess (1995) afirma que esta técnica de pesquisa (observação participante) possibilita graus diversos de integração no grupo observado, além da sistematização dos procedimentos de recolha de informação, pautados com os objetivos que o investigador estabelece para sua investigação, uma vez que o investigador acaba por adequar-se a fenômenos ou grupos de reduzida dimensão, pouco conhecidos e/ou pouco visíveis. Além disso, o método de observação participante tem grande valor no meio acadêmico-científico, bem como na interconexão com diferentes segmentos sociais, principalmente quando se trata de aplicação de pesquisas qualitativas. Isto porque contribui com as investigações, proporcionando uma visão ampla e detalhada de uma realidade, resultante da interação do pesquisador com o meio, podendo servir de base para o planejamento de estratégias para o desenvolvimento sustentável da comunidade em estudo (QUEIROZ et al, 2007, p.281).

A convergência destes três recursos metodológicos nesta pesquisa, retomando: Arenas Transepistêmicas, Eu-Identidade e Observação Participante, viabilizou no decorrer de aproximadamente três anos inúmeras análises que caracterizam diferentes interpretações da construção do Projeto FerroGuarani. No caso específico da presente abordagem, torna-se possível a sistematização dos principais Atores Sociais que contribuíram nos debates. Diante disso, o próximo ponto apresentará na forma de uma síntese os principais Atores Sociais e suas respectivas contribuições.

A participação dos Atores Sociais na construção do projeto da FerroGuarani

A construção do Projeto da FerroGuarani comporta inúmeras esferas como, por exemplo, cultura, economia, ambiental, social, midiática, entre outras. No entanto, todas as

esferas convergem para o debate dentro de uma Arena Transepistêmica (KNORR-CETINA, 1996), o que permite enunciar que o debate na incorporação dos diferentes segmentos é essencialmente político, bem como é de cunho político a participação dos diferentes Atores Sociais que representam seus respectivos grupos com suas próprias visões de mundo. Para tanto, a política se define pelo confronto que as ideias precisam estabelecer com as novas situações concretas, para as quais não há uma experiência anterior que possa orientar cabalmente as ações investigativas e administrativas. Por conseguinte, é diante deste horizonte inovador e, simultaneamente, carente de novas ideias mediante as constantes tensões da realidade social, que a política antecede a administração e, nessa medida, os Atores Sociais tornam-se sujeitos privilegiados nas tomadas de decisões. Contudo, “Os mecanismos participativos mais adequados para esse objetivo parecem ser aqueles que possibilitam uma interação permanente entre os diferentes segmentos da sociedade civil e entre eles e as várias instâncias da administração pública, facilitando os processos de capacitação e de aprendizado coletivo e constituindo-se em instrumentos potentes para a formação de consensos e para a articulação de atores sociais.” (BANDEIRA, 1999, p.22).

Apesar da racionalização das esferas da vida impulsionada na era moderna, o campo da política é constituído a partir de elementos racionais e irracionais, sendo estes últimos carentes de controle. Com isso, é na observância de tais elementos que a política deve ser formulada, tendo como base a participação social, ou mais propriamente dos Atores Sociais. Caso esse caminho seja inviabilizado, a irracionalidade atua como desagregadora da vida em sociedade. Para Mannheim (1976, p.141), “as duas principais fontes de irracionalismo na estrutura social (a competição sem controle e a dominação pela força) constituem a esfera da vida social não-organizada onde a política se torna necessária.”

A construção do debate político nos projetos sociais como, por exemplo, a FerroGuarani, reside no esforço de ultrapassar os eventos instáveis do ambiente irracional e caótico que pode corroer o planejamento e a organização racional da vida social. Junto a isso, é necessário promover e compreender a participação das mentalidades parciais na visão de mundo de uma época (*Weltanschauung*), elaborando, com isso, uma síntese em meio aos diferentes posicionamentos no quadro do conflito político. Em outras palavras, o desafio transita do cenário puramente epistemológico para os contornos da luta política, mas sem abandonar a cientificidade neste segundo momento. Diante disso, cabe averiguar como esta cientificidade permanece viável em meio ao conflito político demarcado pela contingência e,

ao mesmo tempo, pela pluralidade dos diferentes interesses parciais. Logo, cabe ao investigador buscar estratégias de aproximação dos Atores Sociais e, a partir desse momento, ser também um Ator Social responsável por mapear e compreender os pontos de conflitos e os quadros de consenso obtidos, o que o torna um Ator Social investigador em meio a inúmeros Atores Sociais participantes.

(...) não é a média aritmética de tôdas as diversas aspirações dos grupos existentes na sociedade. (...) uma síntese válida deve-se basear numa posição política que venha a constituir um desenvolvimento progressivo, no sentido de reter e utilizar boa parte das aquisições culturais e energias sociais acumuladas na época anterior. Ao mesmo tempo, a nova ordem deve permear os mais amplos setores da vida social, deve adquirir raízes naturais na sociedade, a fim de colocar em ação o seu poder de transformação. (MANNHEIM, 1976, p.177)

Em meio a essa concepção, o Projeto da FerroGuarani comporta diferentes elementos de conflito político em busca de consenso na formulação de novas propostas para o desenvolvimento da Fronteira entre Brasil e Paraguai. Diante disso, torna-se indispensável um conjunto ampliado de estudos, diálogos, reuniões, atores sociais públicos e empresários do setor privado, professores, gestores, etc. É necessário sintetizar o desenrolar de todo esse contexto de atividades, buscando a clareza quanto aos passos de construção do projeto mediante a participação dos Atores Sociais, tendo em vista que o desenvolvimento regional deve ser impulsionado pela competição sistêmica dos Atores Sociais, isto é, “é a participação de diversos atores sociais em projetos inovadores e arrojados e ainda nesse contexto, a inclusão de políticas para atração de novos empreendimentos locais.” (MARTINEZ, OLIVEIRA, 2013, p.307).

Diante da perspectiva de atuação dos Atores Sociais na construção satisfatória dos projetos de desenvolvimento regional, apresentaremos abaixo 14 (quatorze) momentos que evidenciam a construção da FerroGuarani por meio da participação de diferentes lideranças.

1º Ato) Início de tudo: Programa de Pós-Graduação Stricto Sensu Desenvolvimento Regional e de Sistemas Produtivos da Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul (UEMS) edição 2019: Através de Paulo Apolinario Bispo, obtive o conhecimento do programa, na ocasião ocupava a pasta de Secretaria Municipal Desenvolvimento Econômico, Projetos e Habitação do Município de Tacuru, no intuito de elaborar uma proposta com a finalidade de pensar a região, e uma sinergia ao desenvolvimento econômico e sustentável, escrevi a proposta de dissertação da FerroGuarani na Rota Bioceânica. Durante o período de maio a junho de 2019,

entre as etapas de avaliação não alcancei o êxito de uma das dez vagas pleiteada, sendo classificado em 11º; o que permitiu divulgar a ideia, e aprimorar a estruturação do projeto.

2º Ato) Encontro em Brasília: Gabinete Senador Nelson Trad Filho, Congresso Nacional: Embora a proposta da dissertação não atingiu sua meta, a assessoria do Senador Nelson Trad Filho, teve o conhecimento da proposta, repassando ao mesmo, que por sua vez em uma audiência no dia 14 de novembro de 2019, agendou um almoço com o Ministro de Carreira Diplomática Joao Carlos Parkinson de Castro, do Ministério Relações Exteriores, e responsável pela implementação da Rota Bioceânica; onde a equipe de trabalho que estuda a FERROGUARANI, pode expor em linhas gerais a concepção da ideia e sua abrangência. Concluímos durante o almoço a importância de uma viagem in loco, para constatar todas as informações, afim de ter uma identificação com território e com novos futuros direcionamentos, ficou acertado então uma primeira visita para tais finalidades.

3º Ato) Viagem a Mato Grosso do Sul e Reunião em Tacuru: apresentação pública do Projeto FerroGuarani com a presença do Ministro de Carreira Diplomática Joao Carlos Parkinson de Castro: Motivado pelo projeto, o Ministro agendou entre os dias 07 e 08 de dezembro de 2019, uma viagem para reconhecimento do tema, e uma reunião com lideranças e gestores municipais, do Brasil e Paraguai, no Município de Tacuru. Durante o roteiro visita in loco, vários pontos do trecho abandonado da Malha Oeste entre Campo Grande e Ponta Porã, a qual o Ministro demonstrou profunda indignação pelo descaso. Visita em Itahum, Assentamento Itamaraty, onde encontra uma estrutura institucional gigantesca porem ao ermo. Durante a noite foi realizada apresentação da proposta inicial da FERROGUARANI sendo os preletores Odilon Trindade e Edmundo Tancredo Rodrigues, e a apresentação de dados sobre a viabilidade da Rota Bioceânica, realizada pelo ministro Joao Carlos Parkinson de Castro; registraram presença o anfitrião prefeito Carlos Alberto Pelegrini, vice prefeitos e vereadores do município de Tacuru, os prefeitos de Aral Moreira, Coronel Sapucaia, Laguna Caarapã, Paranhos, Iguatemi, Sete Quedas e Japorã, juntamente com a comitiva de secretários e vereadores; representando seus municípios o Vice prefeito de Amambai e Ponta Porã, acompanhado de vereadores, o vice prefeito de Guairá do Paraná, e o Secretario Desenvolvimento de Maripá. Representando a Delegação do Paraguai estava o Secretario Governo do Departamento de Canindeyu Heitor Mendes, acompanhado pela equipe técnica, juntamente com os prefeitos de Katuete e Corpus Cristhi; representando o governador do Estado de Mato Grosso do Sul, senhor Antônio Dantas, Coordenador Assuntos Estratégicos Regional,

representando a UEMS, o coordenador do PPGDRS prof. Fabricio Deffacci. Após sua viagem, e comprovação de todos os fatos, evidenciou importantes constatações, sendo a inoperância do trecho Campo Grande a Ponta Porã, sobre concessão da Rumo Logística, e o EVTEA – Estudo de Viabilidade Técnica Econômica e Ambiental da Nova Ferroeste no Trecho Maracaju /Dourados a Cascavel, proposta esta que vem se discutindo da década de 90.

4º Ato) Reunião Gabinete Senador Nelson Trad Filho, Congresso Nacional, Presidente da Ferroeste do Estado do Paraná André Gonçalves, com a presença do Ministro de Carreira Diplomática Joao Carlos Parkinson de Castro.: Resultado da viagem anterior, o Ministro relatou ao Senador Nelson, que por sua vez agendou em seu gabinete uma reunião junto ao presidente da Nova Ferroeste André Gonçalves, e o Secretário de Governo do Estado do Paraná sr. Luis Fagundes, juntamente com a equipe de trabalho da FerroGuarani. Reunião está ocorrida no dia 21 de janeiro de 2020; abordado tema sobre a **Nova Ferroeste** e seus desafios em relação trecho, custo elevados pelas obras engenharia (pontes), custo social na passagem pelos assentamentos rurais, reservas naturais, e a posição das reservas indígenas, na oportunidade foi apresentado o projeto dos trechos da FerroGuarani, como opção, que impactaria com baixo custo e solucionando os empecilhos.

5º Ato) Reuniao Tecnica EPL – Empresa Planejamento Logística S.A. do Ministério de Infraestrutura- Explanada dos Ministérios: Cumprindo agenda definida pelo Senador Nelson Trad e Ministro Joao Carlos, no dia 22 de janeiro de 2020, junto ao Diretor Presidente Arthur Luis Pinho de Lima, e diretores de equipe técnica, na oportunidade foi apresentado os três temas, Malha Oeste no trecho Campo Grande Ponta Porã, Nova Ferroeste em ter um novo traçado e FerroGuarani um projeto de ferrovia internacional. Após debatido e aprovado pelo Conselho técnico, deferida a proposição das ideias, foi proposto para que o parecer junto ao Governo do Estado de Mato Grosso do Sul.

6º Ato) Criação do Grupo da FerroGuarani: Foi sugerido pelo Lucas Aurélio Rodrigues, membro da equipe de trabalho da FerroGuarani, a criação de um grupo de watts zap, com autoridades, gestores, dos dois países, técnicos e empresários, com a finalidade de socializar informações, obter dados importantes e peculiares de cada região da FerroGuarani; criando assim em 28 de janeiro de 2020, o grupo “ FerroGuarani”. O qual tem cumprido seu papel, seja na atuação aos gestores institucional público, ou empresários e colaboradores no setor privado, fato é que o grupo tem aumentado frequencialmente, e com qualidade no foco em

desenvolvimento, soluções logísticas, experiências regionalizadas e agenda de atividades, com representação de interesses dos atores brasileiros, paraguaios, espanhóis, bolivianos e russos.

7º Ato) FerroGuarani e o Comando Militar do Oeste: Através de sugestão de Vicente Jonas Araujo Antunes Maciel, levantou a necessidade do parecer ou aconselhamento militar, tratando-se de uma ferrovia internacional, a qual envolve tema de segurança nacional; na oportunidade fomos recebidos no dia 01 de fevereiro de 2020, na Sede do Comando Militar do Oeste em Campo Grande, pela junta de oficiais, que por sua vez também são engenheiros, que integram o 3º Grupamento de Engenharia (3º Gpt E), Coronel Cesar Alexandre Carli, Tenente Coronel Riva, Tenente Coronel Augusto, e o Tenente Coronel Luis Cláudio Brion Cardoso, sendo este último após apresentação batizou o projeto como a “Nova Itaipu do Século XXI”.

8º Ato) FerroGuarani reunião em Dourados, com a presença do Ministro de Carreira Diplomática Joao Carlos Parkinson de Castro: Através da solicitação de Fabiano Costa, na ocasião Secretário Desenvolvimento Econômico e Planejamento Urbano de Dourados, organizou uma reunião com prefeitos, empresários, e imprensa da região, com a presença do Ministro Joao Carlos Parkinson de Castro, o evento ocorreu dia 11 de março de 2020, com a presença com as delegações com prefeitos, vereadores, secretários, empresários do agronegócio dos municípios de Porto Murtinho, Bela Vista, Caracol, Antônio Joao, Ponta Porã, Itaporã, Laguna Caarapa, Caarapó e da sede anfitriã Dourados. Na oportunidade estava presente Assessor de Logística Lucio Lagemann, representando o Secretário de Estado Jaime Verruck, e o presidente da Nova Ferroeste Andre Gonçalves. Após apresentação do traçado da FerroGuarani, a Nova Ferroeste expos suas considerações em aberto a discussão de um novo traçado, porém a posição do Governo do Estado, insiste em permanecer no estudo proposto anteriormente, o Ministro Joao Carlos alertou do elevado custo, e a consequência de postergar o projeto devido o valor do investimento.

8º Ato) FerroGuarani e o Instituto de Engenharia: Através do convite de Ricardo Kenso, o grupo da FerroGuarani, iniciou sua participação em videoconferências, com seletos grupos de engenheiros e profissionais no circuito de logística do Brasil, reunião esta que acontece semanalmente, e expõe dados, estatísticas, e participa em ações por território nacional cuja temática seja desenvolvimento.

9º Ato) FerroGuarani e a Ferrocaril Bioceânico Central: Através do convite de Carlos Durick, autor do projeto e coordenador do EVTEA do estudo que visa transpassar dos Departamentos do Alto Paraguai e Boqueron, paralelo a rodovia da rota bioceânica a partir de

Carmelo Peralta (PY), em êxito da sinergia de projetos, pois ambos se complementa; pois a Ferrocarril Bioceânica Central necessita de carga para operar, enquanto a FerroGuarani, necessita do traçado que passa pelo região do chaco para acessar o porto de Antofagasta (CHI).

10º Ato) FerroGuarani e o Governador do Departamento de Canindeyu: Através do convite de Carlos Vital Espindola Avalos, em visita ao Estado Departamental de Canindeyu, na capital Curuguati, em visita oficial ao governador Cezar Ramires, que nos recepcionou juntamente com seus secretários de estado, nos apresentando as potencialidades e características da sua região. Concluimos uma área extremamente produtiva, em sua maioria plana e levemente ondulada, perfeita para partir de um determinado ponto a ferrovia internacional Brasil e Paraguai.

11º Ato) FerroGuarani e um grupo de investidores: Através do convite de Jorge Ramalho, realizamos uma reunião presencial na sede da Heleno & Fonseca, com Diretor Estatutário Carlos Sasaki, uma das maiores empresas e sofisticada tecnologia na construção civil e obras de engenharia, que atua no mercado a mais de 65 anos, na oportunidade foi realizada naquela semana de dezembro de 2020, uma sequência de reuniões com grupos de investidores, em São Paulo e representantes da Espanha e outro grupo da Rússia; onde conhecemos o funcionamento das locomotivas a gás, menos poluente, mais eficiente, e o custo operacional abaixo do mercado, pratica esta utilizada em solo russo.

12º Ato) FerroGuarani e a Senadores da República do Paraguai: Através do convite da advogada Mirna Rodrigue Lesme, importante liderança da cidade de Pedro Juan Caballero (PY), reunimos com o Senador Abel Gonçales Partido Liberal departamento de Amambay, e que em uma videoconferência, nos colocou com a senadora Esperança Martines do Partido Frente Guassu; foi apresentado o projeto da FerroGuarani a estes, que maravilhados com a iniciativa, pré-agendou uma visita *in loco*, a capital Asunción, assim que os números da pandemia serem controlados com a vacina.

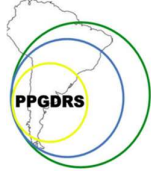
13º Ato) FerroGuarani e visita aos municípios do Trecho 01 – Caminho dos Ervais: Através do convite de Nelson Cintra, Prefeito de Porto Murtinho, e presidente do Cidema, consorcio intermunicipal naquela região, visitamos *in loco*, sua cidade, observando as potencialidades, e características geográficas; na oportunidade dessa viagem visitamos a Prefeita de Jardim, Clediane Areco Matzenbacher, nos recepcionou atenciosamente, disponibilizando áreas para a implantação das ITA- Intermodal Transporte e Armazenagem; mesma atitude o Prefeito de Antônio Joao, Marcelo Oliveira, recepcionou e disponibilizou área,

visitamos várias cooperativas do agronegócio, que escoam seus produtos para o Porto Murtinho via rodovia. O Prefeito de Ponta Porã, Helio Peluffo, se colocou à disposição do projeto, sendo que sua cidade será o entroncamento de toda malha ferroviária, FerroGuarani, Malha Oeste, e o Estudo da Ferrocarril de Concepcion.

14º Ato) FerroGuarani e Ministério da Infraestrutura – Diretor Departamento Ferroviário Ismael Trinks: Através do convite Jonas Batista, Secretário Desenvolvimento de Jaraguari (MS), em viagem a Brasília, durante agenda oficial, no Ministério da Infraestrutura, recebidos pelo Diretor Nacional de Ferrovias, apresentamos a proposta da FerroGuarani. Logo após a explanação a grata surpresa, tecidas em comentários pelo Diretor, primeiro relacionado a questão ambiental, pois constatou que é o traçado possui o menor impacto ambiental, pois em toda sua extensão nos 645 km, prevê apenas 1 (uma) ponte, sobre o rio Perdido no Município de Porto Murtinho; e que o mesmo não transpassa nenhuma reserva indígena ou reserva natural.

Considerações finais

Os inúmeros Atores Sociais, presentes no debate da criação da FerroGuarani, contribuem a partir das suas respectivas visões de mundo, o que eleva o projeto mediante o desafio de buscar consensos satisfatórios para os diferentes participantes em suas localidades. Em se tratando da especificidade do projeto transnacional entre Brasil e Paraguai, cabe destacar a superação histórica do conflito bélico ocorrido há aproximadamente 150 anos, denominado Guerra da Tríplice Aliança (1864-1870). Logo, na esteira do desenvolvimento econômico, a parceria será além de política também cultural. Destaca-se ainda no Projeto da FerroGuarani a questão da viabilidade técnica, econômica e ambiental na sua exequibilidade, o que vem ao encontro da necessidade de integração dos países dentro da RILA, fomentando o desenvolvimento da Fronteira entre Brasil e Paraguai e, ao mesmo tempo, proporcionando maior desenvoltura nas atividades que serão desenvolvidas na RILA, sejam elas de transporte, fortalecimento de economias locais, impulso do turismo, entre outras. E, por fim, as estratégias de fortalecimento da FerroGuarani tendem para um cenário próximo em que há gradativamente o interesse privado e, considerando a região pretendida no território nacional não possuir nenhum estudo nesta direção, o Ministério de Infraestrutura poderá encaminhar as seções competentes para expedir a outorga do empreendimento.



Referências bibliográficas

- BANDEIRA, P. **Participação, Articulação de Atores Sociais e Desenvolvimento Regional**. Brasília-DF: IPEA, 1999.
- BURGESS, R.G. **In the Field: An introduction to field research**. London: George Allen & Unwin, 1995.
- CANCLINI, N. G. **Cultura transnacional y culturas populares**. São Paulo: ECA/USP, 1989.
- CORREIA, M. C. B. “A observação participante enquanto técnica de investigação.” In: **Revista Pensar Enfermagem**. Vol. 13, N.º 2, p.30-36, jul/dez 2009. Disponível em: www.pensarenfermagem.esel.pt/files/2009_13_2_30-36.pdf. Acessado em: 11/04/2021.
- CHIZZOTTI, A. **Pesquisa em ciências humanas e sociais**. São Paulo: Cortez, 1995.
- DALLABRIDA, V. R. **Teorias do desenvolvimento: aproximações teóricas que tentam explicar as possibilidades e desafios quanto ao desenvolvimento de lugares, regiões, territórios ou países**. Curitiba: Editora CRV, 2017.
- DALLABRIDA, V. R.; SIEDENBERG, D. R.; FERNÁNDEZ, V. R. “Desenvolvimento a Partir da Perspectiva Territorial”. In: **Revista Desenvolvimento em Questão**, Editora Unijuí, ano 2, n. 4, jul./dez., 2004.
- HABERMAS, J. **Conhecimento e Interesse**. Rio de Janeiro: Zahar, 1987.
- KNORR-CETINA, Karen. “¿Comunidades científicas o arenas transepistémicas de investigación? Una crítica de los modelos cuasi-económicos de la ciencia.” In: **REDES**, Vol. III, N° 7, 129-160, 1996.
- MARTINS, Rafael d'almeida; VAZ, José Carlos; CALDAS, Eduardo de Lima. “A gestão do desenvolvimento local no Brasil: (des)articulação de atores, instrumentos e território”. In: **RAP** — Rio de Janeiro 44(3):559-90, Maio/jun. 2010.
- MANNHEIM, Karl. **Ideologia e Utopia**. 3ª ed. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1976.
- MARTINEZ, R. S.; OLIVEIRA, S. F. P. “Desenvolvimento regional e local fomentado pela participação e articulação de atores sociais.” In: **FACEF Pesquisa: Desenvolvimento e Gestão**, v.16, n.3 - p.301-312 - set/out/nov/dez, 2013