

**BREVE ANÁLISE DA CIRCULAÇÃO NO MATO GROSSO DO SUL****BRIEF ANALYSIS OF CIRCULATION IN MATO GROSSO DO SUL****Daniel Monteiro Huertas<sup>1</sup>**

**Resumo:** Este artigo tem como objetivo analisar, de modo panorâmico, a circulação empreendida no Mato Grosso do Sul, que não pode ser considerada complexa por causa de uma combinação de fatores. Após um longo período de predomínio do transporte fluvial e ferroviário, destacaremos que a inserção do modal rodoviário no território sul-mato-grossense, a partir da segunda metade do século XX, acarretou novos arranjos territoriais e acabou determinando um novo padrão de circulação no estado, evidenciado por um processo de seletividade espacial que privilegiou certos pontos e áreas em detrimento de outros, demarcado pela concentração e atuação de seus agentes. Em consonância, observa-se um declínio dos modais ferroviário e hidroviário.

**Palavras-chave:** circulação; modais de transporte; Mato Grosso do Sul.

**Abstract:** This article aims to analyze, in a panoramic way, the circulation undertaken in Mato Grosso do Sul, which cannot be considered complex due to a combination of factors. After a long period of predominance of river and rail transport, we will emphasize that the insertion of the road modal in the South-Matogrossense territory, from the second half of the twentieth century, brought new territorial arrangements and ended up determining a new pattern of circulation in the state, evidenced by a process of spatial selectivity that privileged certain points and areas to the detriment of others, demarcated by the concentration and performance of its agents. Accordingly, there is a decline in rail and waterway modes.

**Key words:** circulation; modes of transport; Mato Grosso do Sul.

**Introdução**

Apesar de figurar como a sexta maior Unidade da Federação em extensão (357.125 km<sup>2</sup>, atrás apenas de Amazonas, Pará, Mato Grosso, Minas Gerais e Bahia), a configuração territorial que a circulação apresenta no Mato Grosso do Sul não pode ser considerada complexa. Baixo nível populacional (2.630.098 de habitantes em 2014, segundo o IBGE) e rarefeita densidade demográfica (6,34 habitantes/km<sup>2</sup>), economia pouco diversificada, grandes

---

<sup>1</sup> Professor adjunto da Universidade Federal de São Paulo (Unifesp), campus Osasco.

limitações ambientais, rede urbana de padrão intermediário e uma trama mediana de linhas de circulação explicam esta questão. O pressuposto aqui defendido, entretanto, não impede que haja uma análise mais detalhada da circulação sul-mato-grossense.

Após um longo período de predomínio do transporte fluvial e ferroviário – com as cidades de Campo Grande, Corumbá e Três Lagoas como relês principais e a base técnica central definida pelo curso do rio Paraguai e pelos trilhos da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (NOB) –, destacaremos que a inserção do modal rodoviário no território sul-mato-grossense, já na segunda metade do século XX, acarretou novos arranjos territoriais e acabou determinando um novo padrão de circulação no estado.

A partir da teoria do espaço geográfico de Milton Santos, este artigo tem como objetivo proporcionar uma reflexão acerca da circulação empreendida naquele Estado, buscando evidenciar a trama que envolve o conjunto de ações e objetos relacionados à temática. Após uma breve perspectiva histórica, apresentaremos uma análise por modais (rodoviário, aeroviário, hidroviário e ferroviário) para, em seguida, tecer algumas considerações mais gerais.

### **A primazia fluvial: breves antecedentes da circulação no Mato Grosso do Sul**

Durante o século XVII, inúmeras entradas e bandeiras oriundas da Capitania de São Paulo já haviam adentrado os sertões do então Mato Grosso à procura de índios e riquezas para a Coroa, gerando um fluxo que acabou por germinar a Vila Real do Senhor Bom Jesus do Cuiabá (1718) e a Vila Bela da Santíssima Trindade (1752), entre outros povoados, como núcleos mineradores<sup>2</sup>. A fluidez territorial engendrada pela mineração (que teve a pecuária como suporte econômico e demográfico) e pela necessidade de ratificar o Tratado de Madri pelo princípio do *uti possidetis* (posse pelo uso) – as terras já ocupadas pelos indígenas não obtiveram qualquer direito a reconhecimento de validade – expandiu as comunicações no Mato Grosso (desmembrado da Capitania de São Paulo em 1749, incluindo a quase totalidade

---

<sup>2</sup> Antes da dinâmica mineradora, Esselin (2011) apresenta tese interessante na qual o gado fora introduzido na porção sul do Mato Grosso ainda no final do século XVI por colonos espanhóis, e no século XVII por religiosos da Companhia de Jesus.

do atual Estado de Rondônia, além do Mato Grosso do Sul) com duas variáveis bem distintas: uma terrestre e outra fluvial.

A primeira, nada mais foi do que um caminho terrestre, em meio aos chapadões, ligando Cuiabá à Vila Boa de Goyaz – cujo abertura se deu em 1736 por sertanistas paulistas para escapar dos caminhos fluviais do século anterior, utilizados pelos bandeirantes a partir do rio Tietê (quatro a cinco meses de viagem desde Porto Feliz, enfrentando mais de cem saltos e cachoeiras e os índios dos pantanais).

Mesmo já em plena decadência da mineração, interessava a Portugal incentivar expedições rumo ao Norte, via Mato Grosso, pelos rios Paraguai, Guaporé e Mamoré para atingir o Madeira e garantir as fronteiras da Colônia. Dessa forma, foram edificadas no atual Mato Grosso do Sul os fortes Nossa Senhora dos Prazeres do Iguatemi (1767) e Coimbra (1775). Esse uso geopolítico do território também originou, em 1778, os núcleos de povoamento de Albuquerque (atual Corumbá) – que passou a se comunicar, pelos rios Paraguai e Cuiabá, com a Vila Maria do Paraguai (atual cidade de Cáceres) e Cuiabá, denominada rota pantaneira – e de Miranda (1797).

Em análise sobre o povoamento do Centro-Oeste, Guimarães e Leme (2002) explicam que, com o esgotamento da atividade mineradora no último quartel do século XVIII, houve o isolamento entre o norte e o sul do Mato Grosso. No século seguinte, entretanto, a variável fluvial passa a exercer papel fundamental na bacia pantaneira. Os vapores começaram a navegar pelos rios Cuiabá e Paraguai em 1854, dois anos antes da assinatura do tratado de abertura do rio Paraguai à navegação estrangeira, entre Corumbá e o rio da Prata. Como nos mostra Filho, durante o século XIX as rotas aquáticas voltaram a ser privilegiadas para se atingir a capital Cuiabá, como faziam os bandeirantes em tempos pretéritos pelo rio Anhembí (denominação em tupi-guarani para o Tietê): “Mas agora os meios de transporte eram navios, e os rios, outros – o Prata, o Paraná e o baixo Paraguai; as canoas do velho Anhembí desapareceram e não voltaram mais” (FILHO, 1999, p.15)

Novos padrões de fluidez territorial são impostos, já que com a precariedade das rotas terrestres de penetração “a navegação da bacia do Paraguai exerceu grande influência sobre a capacidade de integração de algumas áreas do Centro-Oeste com o mercado, em especial o dos países fronteiriços” (GUIMARÃES E LEME, 2002, p.28). Cabe ressaltar que pouco antes

da elevação de Corumbá à categoria de vila em 1862, já havia sido criada a Mesa de Rendas (1858), além da elaboração de um projeto de urbanização para a cidade nos moldes de um tabuleiro de xadrez (1861). A instalação da alfândega ocorreu em 1864 e as oportunidades de negócios lucrativos incentivaram a ação de imigrantes sediados em Corumbá como mascates fluviais, com destaque para o português Manoel Cavassa (ALVES et al, 1985).

O mascate impôs os mecanismos de troca com grande vantagem e em detrimento da população ribeirinha, uma vez que deteve o controle sobre o meio de transporte e comunicação (uma embarcação que acumulou as funções de armazém e residência), e de pequenos estoques de gêneros de primeira necessidade importados e de consumo local garantido (ALVES et al, 1985, p.31)

Borges (2001) tenta relativizar essa situação de “isolamento absoluto” do Mato Grosso descrita anteriormente, mesmo reconhecendo que a decadência da mineração significou a estagnação econômica da Província, cuja reconstrução passaria a ocorrer após a Guerra do Paraguai (1864-70) com a exigência de ações mais incisivas do governo central, sobretudo em relação à defesa das fronteiras e ao estabelecimento de um sistema de comunicações e transportes mais eficiente.

Para o autor, de 1870 a 1890 há um pequeno movimento exportador, cuja organização, baseada no predomínio de produtos extrativos, representa uma nova etapa comercial para o Mato Grosso. Ele advoga a tese de que a presença direta do capital estrangeiro naquele Estado foi de duração limitada e que a subordinação da economia comercial ao capital financeiro somente seria mantida posteriormente, entre 1914 e 1930, pelas relações mercantis intensificadas pela pecuária com os boiadeiros e frigoríficos paulistas, caracterizadas pelo predomínio de produtos originários dessa atividade (gado em pé, charque e outros produtos animais).

Em Corumbá, toda a produção das destilarias e engenhos adjacentes a Cáceres e Cuiabá (melaço, rapadura, cachaça e açúcar), juntamente com a de poaia<sup>3</sup>, borracha, erva-

---

<sup>3</sup> Poaia ou ipecacuanha é um arbusto da família das rubiáceas, endêmica do Alto Paraguai, cujas propriedades medicinais eram utilizadas pelos indígenas para o tratamento de alterações estomacais, disenterias e problemas no sistema respiratório. A partir do século XX, passou a ser enviada à Europa para a produção de remédios. Atualmente, está praticamente extinta.

mate e charque, era armazenada para ser enviada pelas casas comerciais aos países do Prata e/ou para os pampas gaúchos. Superadas as dificuldades impostas pela guerra (isolamento, abandono e miséria de toda a região meridional do Mato Grosso), adveio a reorganização de Corumbá – instalação de uma divisão do Exército e do Arsenal da Marinha e de mercadores encarregados de abastecê-los, reinstalação da alfândega, isenção de tributação de todos os gêneros importados e exportados comercializados naquela praça, liberação do porto e demarcação oficial de seus limites – e a sua consolidação como um núcleo fronteiriço relevante não apenas do ponto de vista militar, mas igualmente como um centro irradiador de fluxos comerciais e financeiros, tanto para o mercado interno quanto externo.

(...) sendo a vida econômica e política de Corumbá dominada pelos grandes comerciantes de seu porto, nessa fase, e tendo a cidade se transformado no mais progressista centro urbano da região, todo o espaço e arquitetura foram, inevitavelmente, produtos da ação das casas comerciais. Corumbá, dessa forma, erigiu-se no mais concentrado e significativo conjunto urbano de Mato Grosso, expressivo da hegemonia do *grande comerciante dos portos* (ALVES et al, 1985, p.71, grifos do autor).

Conseqüentemente, as casas comerciais, concentradas na rua Delamare, na parte alta da cidade, se multiplicaram a partir de 1873. Alves et al (1985, p.42) explicam que a “atividade comercial possibilitou uma acumulação de capital rápida e vantajosa, porém dependeu da manipulação de certos mecanismos de controle do grupo ligado ao grande comércio de importação e exportação de Mato Grosso e/ou ligado à estrutura de poder na região”. Apesar da ação dos atravessadores (como os políticos locais passaram a designar os grandes comerciantes estrangeiros), entretanto, o centro urbano de Corumbá cresceu e adquiriu destaque significativo em decorrência do movimento fluvial e mercantil.

Em 1880, havia no Pantanal duas linhas de navegação regulares: (i) Cuiabá-Corumbá-Montevidéu-Rio de Janeiro, subvencionada pelo Estado à Companhia Nacional de Navegação a Vapor e (ii) Cáceres-Corumbá-Assunção, operada pela Companhia União de Vila Maria. O vapor D. Constança, propriedade da casa comercial Firmo de Mattos e Companhia, e a lancha particular Rio Branco também auxiliavam na movimentação de mercadorias. Em 1890, o vapor Etruria, trazido da Itália, entrou em operação.

Segundo Alves et al (1985, p.75), o capital financeiro manifestou-se em duas vertentes no Mato Grosso: pelas já citadas casas comerciais (operações particulares e uma “secção bancária” de representação de bancos internacionais) e pela “implantação de empreendimentos ligados à produção e aos transportes, direta ou indiretamente vinculados a grandes monopólios capitalistas” a partir da última década do século XIX. Foram listados 30 empreendimentos nas áreas de borracha, erva-mate, minerais, operações diversas, pecuária, saladeiros e charqueadas e transportes. Estes, que nos interessam mais de perto, eram representados pela Madeira-Mamoré Railway Company, Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brazil (NOB) e Companhia de Navegação Nicolas Mihanovich.

A presença dessas empresas atingiu em cheio o domínio econômico das casas comerciais, que foram excluídas dos circuitos de comercialização das mercadorias produzidas pelas empresas monopólicas. Mas o fato que definitivamente derrubou as casas comerciais foi a destruição do monopólio de suas frotas de navegação, que era amplamente utilizado como meio de dominação sobre os produtores regionais (ALVES et al, 1985).

Assim, muitas dessas empresas poderosas recém-instaladas implantaram os seus próprios meios de transporte – carretas de boi, chatas, lanchas a vapor, depósitos, tropas de muares, estradas de rodagem, pontes –, enquanto outras, mediante forte pressão política, contribuíram para a entrada de empresas particulares de navegação em Mato Grosso, incrementando o serviço já prestado pelo Lloyd Brasileiro. Conseqüentemente, houve a regularização da navegação, com o estabelecimento de linhas e itinerários e de previsão de saída e chegada dos vapores (dias e horários).

Para sobreviver ao novo cenário, os comerciantes precisaram alterar a natureza de sua “navegação voluntária” e regularizar as linhas de suas frotas. Muitos acabaram sendo excluídos da atividade ou desempenhando um papel complementar, atendendo rotas fluviais secundárias (ALVES et al, 1985).

### **Os silvos do trem apitam na barranca do rio Paraguai**

Apesar do desenvolvimento da navegação regional, o alto valor dos fretes e a utilização de vapores pequenos por causa do baixo calado do Paraguai durante a estiagem

tornavam os serviços insatisfatórios (BORGES, 2001). Na primeira década do século XX, a construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (NOB) acompanhou a marcha pioneira do café pelo interior paulista e resultou em efeitos transformadores para a fluidez do Mato Grosso, representando o “golpe definitivo sobre a (...) navegação” (ALVES et al, 1985, p.79).

Havia uma enorme perspectiva em seguir na direção do rio Paraná, expandindo o campo de ação da economia cafeeira para o noroeste paulista e “replantando de ilhotas de cultura o imenso vazio demográfico dos sertões”. O ideário de sua construção, então, não se resumia apenas ao escoamento de novas áreas produtoras. O projeto da nova via férrea “tem, mais do que qualquer outra, a vocação do Oeste, com que nasceu, no seu traçado primitivo, e que herdou das bandeiras na sua fascinação pelos espaços, imensos e vagos, e na sua investida obstinada para a conquista civilizadora dos sertões” (AZEVEDO, 1950, p.48).

Desde 1890, quando um decreto do governo provisório da República acentuara a conveniência de “abrir as riquíssimas zonas de Goiás e Mato Grosso ao comércio e à indústria, trazendo-se ao convívio do progresso (...)” (AZEVEDO, 1950, p.90), o Brasil Central tornou-se alvo de políticas assentadas em três premissas: estratégica, econômica e internacional. A NOB, uma “flecha lançada para o oeste”, nasceu essencialmente como uma estrada de penetração para organizar a defesa de fronteiras remotas, promover o povoamento e a colonização de terras quase desertas e dirigir-se a um ponto no Rio Paraguai adequado a encaminhar para o Brasil o comércio do sudeste boliviano e norte paraguaio.

Pela situação geográfica e pelas imensas perspectivas que se abrem, com a terra roxa, às explorações agrícolas, com os rios, à navegação fluvial, com suas cachoeiras, à produção de energia elétrica, e, com suas pastagens naturais, à criação de rebanhos, terá de ser, sem dúvida, o vasto trampolim em que se dará o salto magnífico sobre as terras de Mato Grosso até as fronteiras ocidentais (AZEVEDO, 1950, p.208).

Os trilhos desse “extenso dreno comercial” começaram a ser implantados em 1905, partindo de Bauru, no Oeste Paulista, e alcançando Porto Esperança, já na beira do Rio Paraguai, em 1914, numa extensão de 967 km. O traçado original, com destino a Cuiabá, sofreu modificações em 1907, baseando-se em um projeto anterior que sugeria o deslocamento da via para Corumbá – com o intuito de privilegiar o acordo político firmado com a Bolívia, favorecendo também a ligação bioceânica. Em Campo Grande, importante

centro agropecuário do Mato Grosso, foi construído um ramal de 317 quilômetros até Ponta Porã, na fronteira com o Paraguai.

A possibilidade de atender o mercado nacional, que utilizava o charque como principal alimento para mão-de-obra escrava, como a venda do gado magro em pé para invernistas da região Sudeste, sobretudo Minas Gerais, São Paulo e Rio de Janeiro, onde se concentrava o grosso da população urbana brasileira, abriram espaço para o produto sul-matogrossense, e foi com o desenvolvimento da pecuária, inicialmente no Pantanal (que já no início do século XX concentrava 2/3 do rebanho mato-grossense, estimado em dois milhões e quinhentas mil cabeças), que a região passou a integrar-se à economia nacional (ESSELIN, 2011, p.13).

No caminho dos trilhos, não houve qualquer tipo de “ação mitigadora” nos moldes adotados por Rondon, que apenas em 1914 traçou um plano de “pacificação” dos Caingangues, “ainda senhores desse vastíssimo sertão de mataria até o Rio Paraná”. Essa nação indígena, ao final do cabo, acabou sendo dizimada, depois de resistir, em “rudes combates e batalhas renhidas”, ao avanço de construtores, povoadores e sertanejos que acompanhavam a via. “Foi essa, na construção da estrada, uma fase heróica em que, durante quase nove anos (...), se repetiam, com os engenheiros e suas turmas, os velhos choques entre índios e bugreiros, e se tornavam mais violentos, à medida que os trilhos, penetrando no interior, se afastavam da vila de Bauru (...)” (AZEVEDO, 1950, p.91).

Ao atingir Corumbá, o seu destino final e um dos principais portos do Estado, na margem direita do rio Paraguai, efetiva-se a possibilidade de concretizar um dos objetivos mais audaciosos da ferrovia: a tão sonhada ligação com o Pacífico. A Transcontinental Sul-Americana poderia, enfim, unir os portos de Santos e de Arica, no Chile, rasgando o território boliviano para descer a vertente ocidental dos Andes.

Além disso, a ferrovia conduziria a porção meridional do Mato Grosso – que mais de meio século depois se transformaria no Estado do Mato Grosso do Sul – à zona de influência econômica direta de São Paulo (sobretudo da pecuária paulista), colocando a via fluvial do Paraguai em segundo plano (BORGES, 2001; GUIMARÃES E LEME, 2002). Os resultados dessa nova dinâmica na fluidez foram o deslocamento do principal centro comercial de Mato Grosso, de Corumbá para Campo Grande; o aprofundamento das diferenças entre o sul e o norte do Estado e a consolidação de Dourados e Campo Grande como complexo de carnes de

importância nacional. Completava-se, assim, a “formidável obra de penetração pelo território do Mato Grosso” (AZEVEDO, 1950, p.91), que alimentava os sonhos de riqueza de pequenos empreendedores, aventureiros e capitalistas e o delírio transcontinental que gracejava desde os tempos do Império.

### **A chegada do avião nos anos 1930**

Os primórdios da aviação no Mato Grosso do Sul relacionam-se diretamente com a defesa do país, pois o primeiro campo de pouso (pista de 600 metros, ampliada para 1.400 metros um ano depois) de Campo Grande foi implantado pelo antigo Ministério da Guerra, em 1932, como um núcleo de apoio às operações no Centro-Oeste com a linha Rio de Janeiro-Campo Grande (escalas em São Paulo, Bauru, Penápolis e Três Lagoas) no âmbito dos serviços do Correio Aéreo Nacional (CAN).

Instituído pela portaria nº 47, de 20 de fevereiro de 1931, com a fusão dos correios aéreos Naval e Militar, o CAN foi fundamental para a penetração no interior do país, com itinerários próprios, em vários sentidos e independentes dos meios e sistemas de transportes pré-existentes. Os seus voos semanais de ida e volta, em todas as rotas, tinham como objetivo implantar serviços de cooperação no transporte de correspondência postal aérea – e mesmo de passageiros, em casos especiais, com permissão de autoridades militares da Aeronáutica (SILVA, 1949).

Dessa forma, entre as suas finalidades figuravam facilitar as comunicações e ligações da população do interior com centros populosos e capitais, tornar possível a atuação do governo em prol da unidade nacional e a manutenção de uma rede de campos de pouso equipados e prontos para utilização. Para aonde fosse, o avião do CAN deixaria a sua marca enraizada no território na forma de estações de rádio, depósitos de combustíveis, hangares e postos de abastecimento.

Em 1934, o destacamento de Campo Grande integra a primeira linha de fronteira do CAN para atender a porção sul do então Mato Grosso, com escalas em Bela Vista, Ponta Porã, Maracaju e Caiuás. Ao seu lado nasce a primeira base aérea de Campo Grande, em 1945, cujas operações comerciais iniciam-se em 1950. Três anos depois torna-se o Aeroporto

Internacional de Campo Grande, nome mantido até hoje, inaugurado pelo então presidente Getúlio Vargas, a bordo de um Lockheed Constellation da Panair do Brasil.

A aviação civil no que hoje é o Mato Grosso do Sul, entretanto, foi iniciada com o voo Corumbá-Cuiabá em 3 de maio de 1933, operado pela Empresa de Serviços Aéreos Cruzeiro do Sul (antigo Sindicato Condor), subsidiária da Lufthansa. Este foi considerado o primeiro voo comercial do país pilotado por um brasileiro, o pernambucano Severiano Lins. O hidroavião Junker, um monomotor flutuador, pousava e decolava nos rios Paraguai, em Corumbá, e Cuiabá, na capital do estado.

Inicialmente esta linha foi subvencionada pelo governo estadual, e mais tarde agregada à etapa final da rota São Paulo-Três Lagoas-Campo Grande-Corumbá-Cuiabá, explorada pela mesma empresa com aviões Junker 52, trimotores de rodas. Apenas o trecho final Cuiabá-Corumbá era operado com pousos e decolagens fluviais, fato que mantinha o trimotor parado dois dias em Corumbá. Por conta desta estratégia, o governo federal construiu em Corumbá, em 1937, um hangar para guarda e manutenção do Junker 52, que em 1960 se tornou um aeroporto, um dos primeiros do interior do Brasil.

Em 1967, a infraestrutura do aeroporto de Campo Grande é incrementada pela ditadura militar, e incorporado à administração da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero) em 1975, assim como o aeroporto de Corumbá e de Ponta Porã (este inaugurado em 1953, mas sob responsabilidade da estatal desde 1980). Com a criação do Mato Grosso do Sul, em 1977, o terminal de passageiros passa de 1.500 m<sup>2</sup> para 5 mil m<sup>2</sup> – ampliado novamente em 1990 para 6.597 m<sup>2</sup>.

### **De Getúlio Vargas à ditadura militar: a consolidação do modal rodoviário**

O Plano Rodoviário Nacional (PRN), aprovado pelo decreto nº 15.093, de 20 de março de 1944, ainda no governo Vargas, incluiu entre os seus critérios o de “estabelecer, no interior do país, as convenientes ligações da rede rodoviária nacional, com a infraestrutura das rotas aéreas, comerciais e postais, nos pontos adequados” (SILVA, 1949, p.210). Suas determinações foram decisivas para a futura configuração rodoviária do Mato Grosso do Sul, com a indicação de dois “pontos notáveis” (Dourados, sede da Colônia Agrícola Nacional de Dourados, como ponto de bifurcação, e Entre-Rios, atual Rio Brillhante, como ponto de

cruzamento) e de quatro eixos (três importantes linhas-tronco e uma ligação regional), listados abaixo:

- (i) Longitudinal Amazônica/V (Santarém-Porto D. Carlos): equivale a atual BR-153, passando por Campo Grande, Entre-Rios (atual Rio Brillhante) e Dourados;
- (ii) Transversal do Estado de São Paulo/XVII (Santos-Corumbá): equivale a atual BR-262 no trecho Campo-Corumbá, com entrada em São Paulo por Santa Fé do Sul;
- (iii) Transversal do Sul de Mato Grosso/XXI (Porto Murtinho-Porto 15 de Novembro): equivale a atual BR-267;
- (iv) Ligação Dourados-Ponta Porã/XXVII: equivale a atual BR-463.

Se no contexto da primeira metade do século XX as ferrovias ainda desempenhavam papel relevante na circulação nacional, o panorama seguinte seria profundamente alterado com a absorção de todas as linhas, exceto as paulistas, pela Rede Ferroviária Federal S/A (RFFSA), criada em 1957 para tentar racionalizar o transporte ferroviário. A EFNOB não provocou a transformação “vasta e profunda” no Mato Grosso, mantendo reduzida influência sobre o povoamento das porções sul e oeste do Estado. Dentre os motivos apontados, estavam a grande distância de Bauru, o centro coletor de mercadorias e de gado; a demora na construção da ponte sobre o Rio Paraná, que exigia a travessia em chatas rebocadas; o predomínio, no Mato Grosso, da pecuária de pastoreio e do sistema tradicional de transporte do gado a pé pelas estradas boiadeiras; e o deslocamento do comércio para a vereda fluvial do Rio Paraguai, tributário do sistema ferroviário argentino (AZEVEDO, 1950).

O transporte do gado em pé nas gaiolas tornou-se deficitário, “com o qual o Estado vai cavando a sua própria ruína econômica”, e a solução, segundo o mesmo autor, poderia ser encontrada na substituição gradual pelo transporte em vagões frigoríficos, de carnes em conserva e congeladas. Concomitantemente, pregava uma modernização do setor, baseado na exploração industrial dos produtos da pecuária e com a paralela instalação de grandes armazéns frigoríficos junto aos matadouros locais.

Azevedo ainda salienta que o dinamismo engendrado pelo café nas novas áreas do Planalto Ocidental Paulista abertas para cultivo, além dos limites de Bauru, ofuscava, de certo modo, um intercâmbio comercial maior com o Estado adjacente. “Somente depois de

completado o ciclo do café, no noroeste, é que o comércio de Mato Grosso, com essa e outras culturas, poderia buscar um novo centro de gravidade e deslocar-se fortemente para o porto de Santos” (AZEVEDO, 1950, p.83). Mesmo assim, o povoamento do sul mato-grossense ascendeu a mais de 100 mil habitantes de 1914 a 1940 – que se deslocaram sobretudo para Campo Grande, Três Lagoas, Miranda e Aquidauana –, quintuplicando a população estimada antes da construção da ferrovia.

Na questão fluvial, em 1955 o vapor Etruria fez a última viagem no rio Paraguai entre Cáceres e Corumbá, um indicativo do rumo rodoviário que estava por vir. No âmbito dos transportes, o Plano de Metas do governo Juscelino Kubitschek (1956-61) deliberadamente privilegiou o sistema rodoviário, reservando à porção centro-sul do imenso Mato Grosso a construção dos trechos já previstos no PRN de 1944: (i) Rondonópolis-Coxim-Campo Grande-Dourados (futura BR-163); (ii) Dourados-Ponta Porã (futura BR-463); (iii) Porto Murtinho-Rio Brillhante-Rio Paraná (futura BR-267) e (iv) Dourados-Porto D. Carlos, na divisa com o Paraná.

Durante a ditadura militar (1964-85), a ofensiva rodoviária no território que em breve se tornaria o Mato Grosso do Sul foi consubstanciada pelo Programa de Desenvolvimento do Centro-Oeste (Prodoeste). Criado pelo decreto-lei nº 1.192/71, no âmbito do I Plano Nacional de Desenvolvimento (PND) do governo Médici, visou a ligação rodoviária dos Estados do Centro-Oeste aos principais centros de consumo, industrialização e exportação do país, com implantação e pavimentação de 3.995 mil km. Pela primeira vez se concretiza uma ligação pavimentada entre São Paulo e Mato Grosso, e em dois pontos distintos: (i) pela ponte Maurício Joppert, sobre o rio Paraná, ligando Presidente Epitácio a Bataguassu (atual MS); e (ii) por Itumbiara (GO), via BRs 153, 452 e 364.

O plano anunciou a modernização da agropecuária no Planalto Central de acordo com os interesses da Revolução Verde e as orientações da Superintendência de Desenvolvimento do Centro-Oeste (Sudeco), que havia sido criada pela lei nº 5.365/67 nos moldes da Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia (Sudam). Para o Mato Grosso do Sul, desmembrado do Mato Grosso pela lei complementar nº 31, de 11 de outubro de 1977, foi destinado o asfaltamento dos trechos Campo Grande-Rondonópolis (MT) e Rio Brillhante-

Dourados-Paranavaí (PR) – já com a nítida intencionalidade de incrementar as exportações de grãos pelo porto de Paranaguá – e Campo Grande-Aquidauana.

O foco agora é o avanço da fronteira agrícola – que, sob a chancela da integração nacional, tenta justificar o Plano de Metas de JK, anima o “milagre econômico brasileiro” da década de 1970, ilustra a propaganda oficial e impulsiona a pulverização de frentes pioneiras em direção aos cerrados do Centro-Oeste e à franja meridional da Amazônia, registrando um surto demográfico sem precedentes. Na manobra geopolítica de integração do território nacional, arquitetada pelo general Golbery do Couto e Silva, caberia à denominada “península do Centro-Oeste” o papel de plataforma de ocupação da Amazônia (HUERTAS, 2009).

E o trecho rodoviário que compreende a BR-163 no Mato Grosso do Sul – 852 km entre a divisa com o Paraná, em Mundo Novo, e a divisa com o Mato Grosso, em Sonora, no sentido norte-sul – é uma estratégia fundamental para a consecução deste projeto, pois seria a base material principal das centenas de milhares de sulistas que se dirigiram à fronteira agrícola a partir de meados dos anos 1970, em uma trajetória repleta de conflitos e de contradições.

### **O eixo Campo Grande-Dourados como um nodal do transporte rodoviário de carga**

A consolidação do modal rodoviário no território nacional acarretou na configuração de uma rede geográfica que evidencia o aprofundamento da seletividade espacial mediante um conjunto de centralidades associadas ao transporte rodoviário de carga – tido, pela lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, como aquele “realizado em vias públicas, no território nacional, por conta de terceiros e mediante remuneração”, cuja atividade econômica “é de natureza comercial, exercida por pessoa física ou jurídica em regime de livre concorrência” –, no qual os nodais são tidos como a sua expressão territorial mais elevada (HUERTAS, 2013).

Para corroborar as ideias supracitadas admitimos que os nodais concentram uma série de elementos que ajudam a explicar a rede geográfica em questão: principais mercados produtores e consumidores de bens de consumo; principais portas de entrada e saída do país; pontos estratégicos para a logística das firmas atacadistas e distribuidoras; principais pontos ligados aos circuitos espaciais de produção petrolífera (extração, refino e distribuição), petroquímica, cimenteira e siderúrgica, que fornecem insumos básicos para quase todas as

demais atividades industriais; ocorrência de empresas transportadoras com elevado grau de especialização e pontos estratégicos para a logística dos circuitos produtivos do agronegócio (mercado interno e externo).

Logo de imediato é importante salientar algumas considerações gerais a respeito dos nodais. Em todos os casos ocorre uma espécie de “nexo territorial”, consubstanciado pela conjugação entre a capacidade dos agentes instalados em condicionar arranjos territoriais em todas as escalas, a formação do valor do frete e as amplas condições de fluidez territorial, o que significa situação locacional em trechos privilegiados da rede rodoviária nacional e acesso facilitado a portos, ferrovias, hidrovias e aeroportos.

Esta condição única no território nacional, portadora de verticalidades que criam e recriam solidariedades organizacionais, revela a estrutura e organização socioeconômica e política superior dos nodais em relação ao nosso objeto de estudo. “(...) as metrópoles econômicas nacionais usufruem de posição estratégica na moderna rede de transporte. Isso lhes assegura relações mais fáceis com o resto do território, aumentando assim sua capacidade de competição” (SANTOS, 2008, p.309).

Os nodais são tidos então como a expressão territorial mais elevada do TRC pela densidade de fixos e pela frequência, qualidade e intensidade dos fluxos. Do ponto de vista operacional, apenas nos nodais registra-se a possibilidade de implementar uma distribuição territorial completa das mercadorias, tida como a soma dos movimentos que demarcam a escala de atuação de empresas transportadoras e motoristas autônomos. Além disso, são os principais pontos de origem e destino de todo o movimento de carga lotação (entrega direta, ou seja, uma origem e um destino, sem transferências ou transbordos) empreendido no país, embora não haja estatísticas que possam comprovar este fenômeno.

As características acima denotam a localização dos fixos mais estratégicos em termos de expedição, transferência e consolidação de carga e capacidade de armazenagem, além da presença de pessoal mais qualificado para o desenvolvimento das tarefas administrativas e operacionais. Entende-se assim que os nodais concentram boa parte dos custos totais do TRC, elemento fundamental para o planejamento estratégico dos grandes agentes.

No plano político, concentram grande parte das instituições responsáveis pela representação de suas categorias, com capacidade de debater e direcionar os assuntos

normativos correlatos à atividade, com forte influência na regulamentação do setor. “Em regra geral, os atores que possuem os nós detêm o controle dos dispositivos: é nos polos que se efetua o tratamento estatístico dos objetos, garantia da qualidade da prestação global, que se organiza a cadeia de entrega com suas subcontratações hierárquicas” (SAVY, 1993, p.216; tradução livre).

De modo geral, observa-se que todas as características supracitadas são típicas de cidades com maiores níveis de especialização e diversificação econômica, em hierarquias superiores na rede urbana brasileira, cuja concentração de variáveis diretamente relacionadas ao TRC proporciona uma sinergia territorial entre os agentes e acaba reforçando o poder de polarização e centralidade das aglomerações urbanas onde se localizam – geralmente no entorno de grandes cidades, nós de circulação e pontos de convergência das vias de comunicação com interpenetração de circulação geral e local (CLOZIER, 1963).

Pontos de confluência de diferentes fluxos, as aglomerações urbanas concentram equipamentos e infraestruturas de transportes, o que as faz também áreas de passagem de fluxos externos, que não necessariamente se destinam ao polo de aglomeração. As grandes cidades também se constituem em polos de serviços especializados. Ou seja, as atividades de transporte e logística, como atividades especializadas que respondem às demandas da produção e consumo, podem ser mais facilmente encontradas em aglomerações urbanas especialmente produtivas e polarizadoras, o que inclui as regiões metropolitanas (ZIONI, 2009, p.97).

O nodal denota a capacidade de produzir, coletar, armazenar e distribuir das áreas sob sua influência e se torna uma arena territorial privilegiada aos agentes por causa da cadeia de subcontratações, que aí encontra as maiores probabilidades de realização pelo encontro entre oferta e demanda por serviço de transporte. No embate entre arena e área, proposto por Milton Santos (2005), os nodais são arenas que proporcionam o alargamento de atuação territorial dos agentes do circuito superior, ou seja, de suas áreas de operação.

Além disso, se a circulação diferenciada do excedente cria uma hierarquia entre os lugares (ARROYO, 2005), os nodais podem ser analisados, também, pelas grandes possibilidades que oferecem para reter boa parte deste excedente, porque “sem a circulação de bens não há circulação do excedente” (SANTOS, 2003, p.144).

São nos nodais que se materializam no território as maiores possibilidades daquelas metamorfoses M-D e D-M explicadas por Marx, fenômeno que intensifica o que ele chamou de “processo adicional da produção da indústria de transportes”, visível na densidade do trinômio proposto. Além disso, são nos nodais que a aplicação da lei geral da produção de mercadorias, que também “se aplica à indústria de transportes como a qualquer outra” (MARX, 2011, p.167), adquire a sua condição plena, pois a concentração de agentes da circulação nesses nexos territoriais favorece a diminuição dos custos de transporte.

Ademais, valendo-se ainda da teoria marxista, são nos nodais que residem as maiores possibilidades de balanceamento entre o tempo de compra e de venda – cuja soma define o tempo de circulação do capital, uma das frações do ciclo de circulação do capital como um todo –, pois “o afastamento do mercado prolonga o tempo em que o capital fica prisioneiro da forma de capital-mercadoria, retarda diretamente o retorno do dinheiro, por conseguinte a transformação do capital-dinheiro em capital-produtivo” (MARX, 2011, p.290).

O autor explica que a repartição do retorno do dinheiro “por maior número de períodos sucessivos encurta o tempo global de circulação e, por conseguinte, a rotação” (MARX, 2011, p.287), condição possível, para o caso específico da formação socioespacial brasileira, pelo entrelaçamento territorial proporcionado pelos nodais, que amarram os principais mercados produtores e consumidores de um país com dimensões continentais e desequilíbrios regionais. Nos nodais observa-se um melhor desenvolvimento dos meios de transporte, fato que “aumenta a velocidade do movimento no espaço e assim reduz-se no tempo a distância geográfica” (MARX, 2011, p.286).

Em relação às linhas da rede geográfica do TRC, o Mato Grosso do Sul é cortado por um conjunto de 12 eixos (QUADRO 1). Destes, quatro são considerados eixos centrais, ou seja, ligações de alta densidade de tráfego e de grande importância geoestratégica; uma malha de linhas de circulação que conecta os nodais superiores do TRC majoritariamente por rodovias federais (BRs). Em termos econômicos confundem-se com as linhas de desejo que servem as principais economias de escala do país, totalizando 37.781 km – dos quais 1.556 km inseridos no estado.

**Quadro 1** – Eixos da rede geográfica do transporte rodoviário de carga no Mato Grosso do Sul

Trecho	Rodovias	Distância (em km)
<b>Eixos centrais</b>		
Divisa MT/MS – Campo Grande – divisa MS/PR	BR-163	853
Campo Grande – Três Lagoas	BR-262	326
Nova Alvorada do Sul – Bataguassu – Divisa MS/SP	BR-267	251
BR-267 (Casa Verde) – Divisa MS/SP	MS-134 + MS-276 + MS-480	126
<b>Eixos complementares</b>		
Divisa GO/MS (GO-178) – Aparecida do Taboado – Selvíria	BR-158	171
Campo Grande – Corumbá	BR-262	428
BR-163 – Chapadão do Sul	BR-060	236
Divisa MT/MS – Cassilândia – BR-158	MS-306 + BR-158	267
Água Clara – Paranaíba – Divisa MS/MG	MS-377 + MS-240	229
BR-267 – Ponta Porã – Eldorado	MS-164 + MS-156 + MS-295	408
Caarapó – Amambáí	MS-156	78
Ponta Porã – Dourados – Ivinhema – Nova Andradina	BR-463 + MS-276 + BR-376	300

**Fonte:** elaboração própria.

O estado entrou no mapa das concessões rodoviárias em 2014 com a CCR MSVia, responsável pela exploração de nove praças de pedágio, no prazo de 30 anos, em toda a extensão da BR-163, da divisa com o Paraná à divisão com o Mato Grosso. Na BR-262, 71 quilômetros antes da entrada de Corumbá, já existia a cobrança de um pedágio para cruzar a ponte sobre o rio Paraguai. Ademais, o estado conta com oito eixos complementares, ligações de média densidade de tráfego e de caráter mais intrarregional e/ou intraestadual do que inter-regional e/ou interestadual; compõem as rodovias que atendem os eixos centrais tanto no seio dos nodais quanto na ligação entre linhas de nível superior.

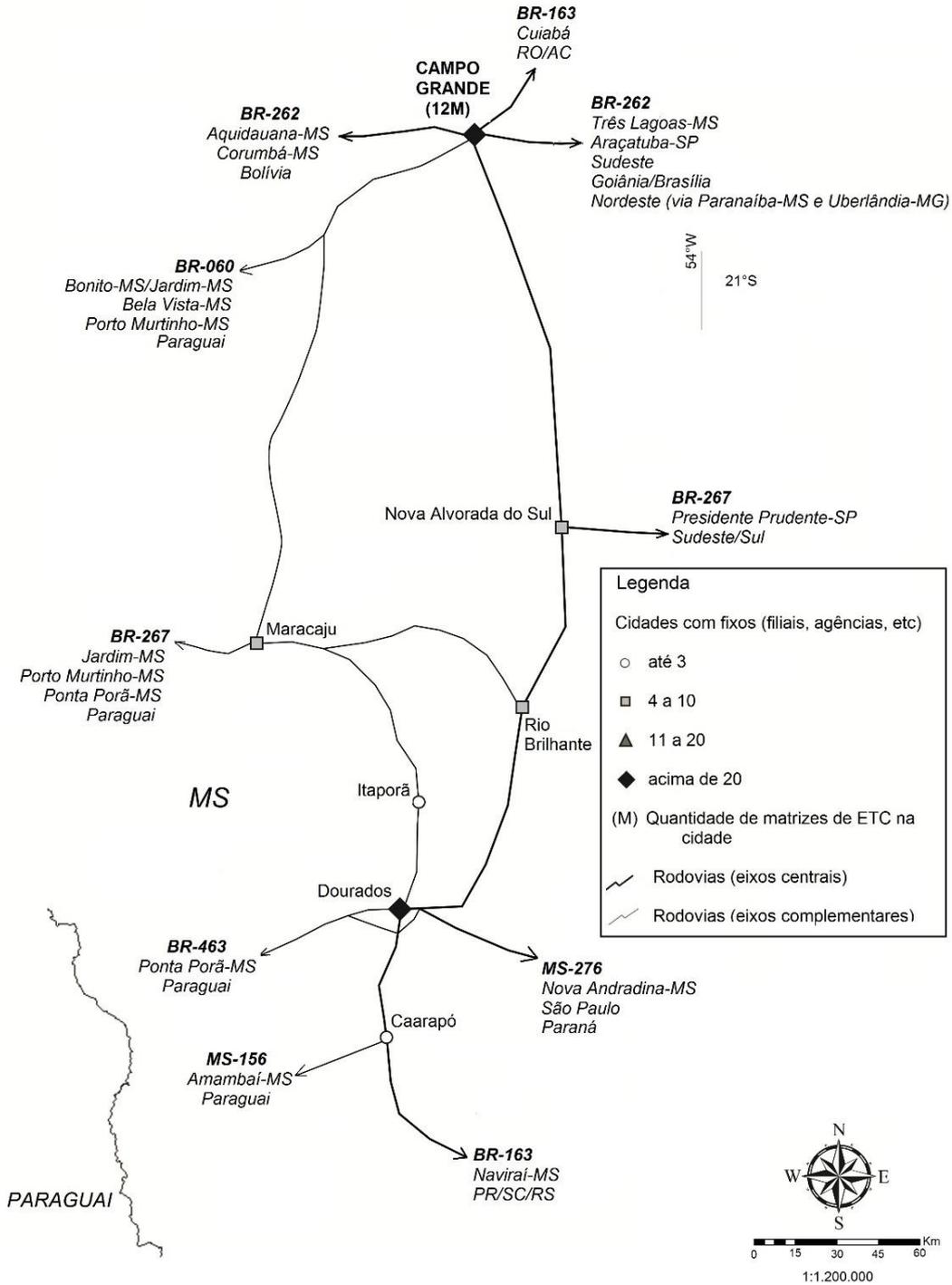
A partir do estabelecimento de uma metodologia própria baseada em um conjunto de atributos geográficos, foi proposto definir os recortes espaciais dos nodais e a sua topologia, definida por graus de hierarquia (primário, secundário e terciário). O primeiro é composto pelo chamado “polígono paulista”, “um nodal (...) de força polarizadora única, responsável pela determinação das rotas, prazos de tempo de trânsito de carga e valor do frete

de boa parte do país” (HUERTAS, 2013, p.217). O patamar secundário, por sua vez, é subdividido em dois níveis: os polifuncionais, em que “os circuitos espaciais de produção industrial são o suporte das atividades geradoras de carga, tornando o seu tecido econômico mais diversificado e complexo” (HUERTAS, 2013, p.217), e os monofuncionais, relacionados à especialização produtiva, situação geográfica ou logística do comércio atacadista e distribuidor. Um quarto nível agrega o conjunto dos nodais terciários ou relês regionais, centros responsáveis por fluxos de rotas microrregionais e rotas intraurbanas em cidades intermediárias.

Segundo os pressupostos defendidos acima, o Mato Grosso do Sul, no que concerne ao TRC, ostenta 10 nodais terciários – Amambaí, Bataguassu, Chapadão do Sul, Corumbá, Coxim, Mundo Novo, Naviraí, Ponta Porã, São Gabriel do Oeste e Três Lagoas – e o eixo nodal secundário monofuncional Campo Grande-Dourados (MAPA 1), caracterizado pela densa circulação relacionada ao agronegócio (binômio soja-milho e complexo carne), como será analisado mais adiante.

Trata-se de um eixo-tronco de 229 km pela BR-163 (sobreposta a BR-267 entre Nova Alvorada do Sul e Rio Brilhante) que também é uma zona de passagem (e ponto de parada) de grande parte do movimento entre Mato Grosso e o sul do país e São Paulo, cujas rotas principais partem de Campo Grande (BR-262, via Três Lagoas/MS e Araçatuba/SP), Nova Alvorada do Sul (BR-267, via Bataguassu/MS e Presidente Prudente/SP) e Dourados (MS-276, via Nova Andradina/MS e Paranavaí/PR; e BR-163, via Naviraí/MS e/ou Cianorte/PR e Guaíra/PR).

**MAPA 1 – Eixo nodal Campo Grande-Dourados**



**Organização:** Daniel M. Huertas. **Elaboração cartográfica:** Giuliano Tostes Novais.  
**Fonte:** elaboração própria com base em levantamento de 800 ETCs realizado ao longo da pesquisa.  
**Escala:** 1:1.200.000

Cabe destacar, ainda, o papel exercido pela capital como o principal relê do transporte rodoviário de passageiros, tanto no plano intraestadual quando no interestadual. Segundo a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), Campo Grande possui linhas para Acre (Rio Branco), Rondônia (Porto Velho), Pará (Santarém), Tocantins (Palmas), Mato Grosso (Cuiabá, Cáceres, Tangará da Serra, Alta Floresta, Aripuanã, Juruena, Juína, Guarantã do Norte, Sinop e Canarana), Goiás (Goiânia), Distrito Federal (Brasília), Minas Gerais (Belo Horizonte, Uberaba e Juiz de Fora), Rio de Janeiro (Rio de Janeiro, Petrópolis e Campos dos Goytacazes), São Paulo (São Paulo, Araçatuba, São José do Rio Preto, Bauru, Campinas e São José dos Campos), Paraná (Curitiba, Assis Chateaubriand, Guaíra, Umuarama, Maringá, Londrina, Paranaíba e Foz do Iguaçu), Santa Catarina (Florianópolis e Criciúma) e Rio Grande do Sul (Porto Alegre, Carazinho, Passo Fundo, Ijuí, Casca e Marau).

As linhas supracitadas também atendem outras localidades ao longo do caminho, e são operadas por 16 empresas: Viação Ouro e Prata, Unesul, Constantina e Helios, do Rio Grande do Sul; Viação Umuarama, Expresso Maringá, Solimões, Viação Nova Integração, Serra Azul e Eucatur, do Paraná; Viação Motta, Andorinha e Reunidas Paulista, de São Paulo; Gontijo, de Minas Gerais; Nobre, de Goiás; e Viação São Luiz, fundada em 1972, em Três Lagoas. Campo Grande também atende Lima, Puerto Suarez (Bolívia) e Assunção, Pedro Juan Caballero e Concepción, no Paraguai.

### **Grãos e boi predominam nos caminhões do Estado**

Por conta de sua expressiva participação na produção agropecuária nacional – 3º maior rebanho bovino (10,9%) e 2º maior abatedor de carne bovina (11,2% do total nacional) em 2015, segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE); e 5º maior produtor de soja (8,57 milhões ton) e 4º maior de milho (9,67 milhões ton) na safra 2016/17, de acordo com a Companhia Nacional de Abastecimento (Conab) –, o transporte de carga rodoviário adquire um conjunto de particularidades. O transporte de gado em pé é resultado da dinâmica da divisão territorial do trabalho do Estado, principalmente comparado ao transporte de carga geral, muito concentrado em Campo Grande, Dourados, Corumbá e Três Lagoas. Para o presidente do Sindicato das Empresas de Transporte Rodoviário de Cargas do Estado de Mato

Grosso do Sul (SETCEMS)<sup>4</sup>, o transporte de gado é majoritariamente realizado por autônomos (90%) em caminhões boiadeiros (FOTO 1), que rodam em média 250 km por viagem e recebem por quilômetro rodado. Na época das chuvas, o trabalho é dificultado por causa da maior facilidade de escorregamento do animal para fora do veículo.

**Foto 1** – Caminhão boiadeiro na BR-364



**Autor:** Daniel M. Huertas (29 maio 2012).

Este tipo de carga figura entre as três mais movimentadas no Estado em fluxos intraestaduais, enquanto o transporte de carne industrializada em carretas-baú frigorificadas está entre os três maiores interestaduais, segundo Schley, com destino aos centros de distribuição das empresas ou aos portos para exportação. De acordo com dados da Associação

---

<sup>4</sup> Entrevista realizada em Campo Grande em 25 maio 2012.

Brasileira das Indústrias Exportadoras de Carne (Abiec), 20,7% da produção total de carne bovina (*in natura*, industrializada, miúdos e outros) foi destinada ao mercado externo (93 países) em 2014, e os portos de Santos (60% do total), São Francisco do Sul/SC (10,8%), Itajaí/SC (8,1%) e Paranaguá/PR (7,5%) concentraram o movimento<sup>5</sup>.

O Grupo JBS, responsável pela compra de 50% a 60% de todo o gado para abate em Mato Grosso e Mato Grosso do Sul<sup>6</sup>, possui frota própria diferenciada de 1,2 mil veículos para levar os animais às plantas de confinamento e/ou frigoríficos, caminhões com dois pavimentos que carregam 48 cabeças (entre bois, garrotes ou bezerros) a mais do que os veículos dos concorrentes. Para as demais operações, tem contrato com grandes ETCs. A unidade de material de limpeza e higiene ligada ao grupo possibilita o arranjo de fretes-retorno para o interior do país.

Citando um estudo elaborado pela Markestrat e Scot Consultoria relativos aos dados de 2010<sup>7</sup>, a Abiec mostra que o custo logístico do circuito espacial produtivo da bovinocultura de corte no Brasil foi de US\$ 2,31 bilhões (ou 1,37% do total movimentado), dos quais US\$ 2,25 bi gastos em fretes e óleo diesel no transporte interno e US\$ 59,5 milhões no transporte para exportação. No balancete, transportes são tidos como agentes facilitadores, pois não compram e vendem a produção, apenas prestam serviços.

Na área de influência do eixo nodal Campo Grande-Dourados as plantas de abate de aves e suínos estão em Dourados (BRF) e Sidrolândia (Marfrig). Quanto à produção estadual de grãos, o cone sul e o norte do Estado são as principais zonas produtoras. Lontano, Rodobelo e Rodomaior, todas com sede em Campo Grande, são as maiores transportadoras do Estado especializadas na movimentação de grânéis sólidos agrícolas. Lontano, com 47 filiais (18 no Mato Grosso), opera fluxos em Rondônia, todo Centro-Oeste, São Paulo e Paraná; Rodobelo, com 22 filiais (13 no Mato Grosso), em Rondônia, Bahia, São Paulo, Paraná e Mato Grosso. A Rodomaior afirma possuir frota própria de 100 veículos e mais 80 mil carreteiros cadastrados para movimentar carga entre as suas 24 filiais de São Paulo (10), Paraná (2) e Mato Grosso do Sul (12).

<sup>5</sup> Disponível em <[http://www.abiec.com.br/img/Upl/stat\\_portos.pdf](http://www.abiec.com.br/img/Upl/stat_portos.pdf)> Acesso em: 25 jun. 2015.

<sup>6</sup> In jornal *O Estado de S. Paulo*, Economia/B10 de 15 fev. 2013.

<sup>7</sup> Disponível em <<http://www.abiec.com.br/img/Upl/osetor-101012.pdf>> Acesso em: 1º mar. 2013.

Campo Grande é o principal relê estadual de distribuição e concentra as empresas transportadoras de carga geral. Cruzeiro do Sul, com 7 filiais, opera fluxos entre São Paulo e Paraná; e KM, com 3, entre São Paulo e Goiás. A SENE trabalha com fluxos até São Paulo. Três Américas, de 1984, e Vobeto, de 1981, são as mais tradicionais do Estado. A primeira opera carga geral, grãos e insumo industrial entre Rondônia, Mato Grosso, Goiás, São Paulo e Rio de Janeiro; e a segunda movimentava grãos sólidos e líquidos para São Paulo, Minas Gerais e Espírito Santo. A Rical transporta carga siderúrgica, química, bebidas e granel agrícola, e a Cenze, combustível.

As possibilidades de frete-retorno não são muito animadoras, segundo Schley, e se restringem a alguma coleta realizada no interior de São Paulo ou em Rondonópolis. Em relação aos fluxos internacionais com Bolívia, via Corumbá, e Paraguai, via Ponta Porã, Bela Vista e Mundo Novo, o dirigente afirmou que este serviço é operado por empresas transportadoras de São Paulo com algum redespacho com agentes do Estado.

No panorama estadual, ainda vale destacar o fluxo rodoviário de minério de ferro e manganês com origem nas minas da Vale de Corumbá e destino ao vizinho Porto de Ladário, onde a carga segue em barcaças pelo Rio Paraguai. Ademais, registramos intenso fluxo de carretas carregadas com eucalipto cortado no trecho da BR-262 entre Ribas do Rio Pardo e a divisa MS/SP, com destino à planta de celulose (a maior do mundo) da Eldorado Brasil, em Três Lagoas. O produto final (pasta de celulose) segue até Santos pelo seu terminal fluvial do Rio Paraná ou 90 km de caminhão até o terminal ferroviário da Rumo Logística situado em Aparecida do Taboado, na divisa com São Paulo.

### **Pelos caminhos aeroviários, ferroviários e hidroviários**

Os tempos áureos da ferrovia e da navegação fluvial no Mato Grosso do Sul ficaram para trás. A NOB, tida como uma “flecha lançada para o oeste”, hoje está operando com capacidade ociosa, à espera de um acordo entre a ANTT e a Rumo Logística (fusão entre Rumo e América Latina Logística, antiga concessionária) para renovar a concessão da ferrovia (1996 a 2026). Batizada de malha oeste – 1.621 km de trilhos de bitola métrica entre Bauru-Corumbá-Ponta Porã –, atualmente transporta 6 milhões de toneladas por ano, sendo que 14,5 milhões (crescimento de cerca de 140%) seriam considerados necessários para a sua

viabilidade, segundo um levantamento realizado em setembro de 2015 entre o governo estadual e o Instituto Ilos<sup>8</sup>.

O relatório ainda aponta a necessidade de R\$ 1,9 bilhão em investimentos para a recuperação da malha ferroviária no Mato Grosso do Sul (melhoria no nível de segurança, aumento da capacidade e eficiência com obras de infraestrutura, adequação de pontes e passagens em nível, construção de pátios, aumento de carga por eixo e renovação do material rodante), fato admitido pela Rumo, mas desde que haja ampliação do prazo da concessão por mais 30 anos para que ocorra a viabilidade do retorno do dinheiro injetado<sup>9</sup>.

Enquanto o secretário estadual de Meio Ambiente e Desenvolvimento Econômico, Jaime Verruck, defende a renovação do prazo (mas desde que esteja vinculado a um cronograma de investimentos), William Monteiro, representante do Sindicato dos Trabalhadores Ferroviários, não acredita em nenhuma proposta oferecida pela Rumo. Como afirmou, não existe nenhum indicativo de que a empresa beneficiará o estado, que sempre privilegiou a malha norte (754 quilômetros em bitola larga entre Rondonópolis/MT e Santa Fé do Sul/SP), além de ter desviado dois mil vagões graneleiros e 95 locomotivas da malha oeste em Mato Grosso do Sul para outras ferrovias. Ademais, cita que apenas no estado houve a demissão de 450 funcionários e a desativação do Departamento de Recursos Humanos, restando apenas alguns funcionários em Corumbá e Três Lagoas<sup>10</sup>.

Dados do relatório *Evolução do transporte ferroviário de cargas* (ANTT, 2016) corroboram a visão exposta pelo representante sindical. A carga movimentada pela malha oeste foi de 3,35 milhões (em tonelada útil), em janeiro de 2006, para 2,34 milhões, em agosto de 2016. A malha norte registrou aumento no mesmo período: 5,55 milhões para 11,2 milhões. Em frota total de locomotivas em operação (frota própria + frota de outras ferrovias), na malha oeste houve diminuição de 21 equipamentos (57 para 36), ao contrário da malha norte (155 para 194). Em frota total de vagões em operação (frota própria + frota de outras ferrovias), na malha oeste houve diminuição de 827 equipamentos (1.694 para 867), ao contrário da malha norte (3.504 para 5.800).

<sup>8</sup> SOUZA, Paulo Nonato. **MS aceita ampliar contrato de ferrovia, mas quer cronograma de investimentos.** Campo Grande News. Disponível em: <[https://campograndenews.com.br/impressao/?\\_=%2Feconomia%2Fms-aceita-ampliar-contrato-de-ferrovia-mas-quer-cronograma-de-investimentos](https://campograndenews.com.br/impressao/?_=%2Feconomia%2Fms-aceita-ampliar-contrato-de-ferrovia-mas-quer-cronograma-de-investimentos)> Acesso em 26 jun. 2017.

<sup>9</sup> *Idem.*

<sup>10</sup> *Ibidem.*

Os dados se repetem em outras variáveis. Na malha oeste, os investimentos recuaram de R\$ 23 milhões para R\$ 7,8 milhões (a preços correntes), e a mão de obra foi reduzida de 653 para 559 funcionários (pessoal próprio e terceirizado) – em 2011 havia 1.228 funcionários. Já na malha norte, os investimentos pularam de R\$ 140,5 milhões para R\$ 186,3 milhões, e o quadro de funcionários aumentou de 1.163 para 2.238.

A situação da Hidrovia do Paraguai-Paraná também não é das melhores. Subutilizada, embargada pela Justiça no final dos anos 1990 por questões ambientais, possui 3.442 quilômetros (1.270 quilômetros em território brasileiro) potenciais de navegabilidade entre Cáceres, no Mato Grosso, e Nueva Palmira, no Uruguai, servindo também Bolívia, Paraguai e Argentina. A hidrovia apresenta algumas limitações de calado no trecho Corumbá-Cáceres, principalmente nos 180 km a jusante de Cáceres, onde necessita de manutenção do curso principal navegável por intermédio de dragagem e desobstrução. A navegação também é dificultada pela existência de curvas de pequenos raios, e o estirão Corumbá-Prata tem canais que necessitam de intervenções (dragagem, retificação de meandros e derrocagem) para atenuar prejuízos decorrentes de estiagens prolongadas.

Trata-se de uma operação de transformação do ambiente natural em consonância com as necessidades impostas pelo desenvolvimento econômico. É mais uma busca desesperada de unificação da racionalidade que visa a construção de instrumentos de ação que assegurem a implantação generalizada da fluidez a serviço do pragmatismo econômico. Daí o delírio da rapidez, do qual a desobstrução da hidrovia é um exemplo. Em outras palavras, o que se pretende é tornar a hidrovia Paraguai-Paraná navegável dia e noite, durante o ano todo, com um calado mínimo de 3 metros, desde Cáceres (MT), até o porto Nueva Palmira (...) (SOUZA, 2008, p.105).

Estão em curso várias audiências públicas para discutir o Plano de Recursos Hídricos (PRH) da bacia do rio Paraguai, que apenas no Mato Grosso do Sul abrange 30 das 79 cidades do estado. Após apresentação de um diagnóstico e prognóstico dos recursos hídricos, serão abordados planos, diretrizes e metas do plano, para que em seguida haja a sua consolidação e legitimação social. Os agentes do agronegócio mato-grossense estão entre os principais interessados na reativação da hidrovia, que reduziria os custos logísticos de escoamento de parte da volumosa safra de grãos.

A aviação comercial regular no Mato Grosso do Sul possui alta concentração na capital, com a operação de voos para cinco destinos: Campinas e Curitiba (Azul), São Paulo e Brasília (Gol e Latam) e Cuiabá e Brasília (Avianca). A Azul ainda opera voos de Corumbá, Dourados e Três Lagoas para Campinas e de Bonito para Corumbá, e a Passaredo mantém a rota Três Lagoas-Ribeirão Preto (SP). A Azul repete no estado a sua estratégia nacional diferenciada de “ligar centros urbanos ainda não congestionados em relação à movimentação nos aeroportos, mediante a oferta de voos domésticos sem escala, com aviões menores e passagens mais baratas, e para cidades não atendidas pelas atuais linhas aéreas, visando ampliar o poder territorial de suas operações” (PEREIRA e FONSECA, 2017, p.49-50).

Dentre os 25 aeroportos administrados pela Empresa de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero) em 2016, Campo Grande foi responsável por 1,28% da carga internacional (exportação e importação) total movimentada, atrás dos aeroportos de Porto Velho, Boa Vista, Manaus, Salvador, Fortaleza, Recife, Petrolina, Goiânia, Vitória, Curitiba, Navegantes, Joinville e Porto Alegre. O quadro 2 mostra outros dados operacionais. Relevante destacar que, dentre o movimento do chamado transporte aéreo não regular (serviço de táxi aéreo e voo fretado), 487 pousos e decolagens foram internacionais (5,3% do total), sendo 183 em Campo Grande, 99 em Corumbá e 205 em Ponta Porã.

**Quadro 2** – Movimento nos aeroportos administrados pela Infraero (2016)

Transporte regular					Transporte não regular		
Pousos e decolagens	Passageiros	Carga nacional (em ton)	Carga exportação (em ton)	Carga importação (em ton)	Pousos e decolagens	Passageiros	Carga (em ton)
<b>Campo Grande</b>							
13.763	1.445.073	1.587	0,2	1.343	5.703	13.934	12,57
<b>Corumbá</b>							
406	33.233	18,01	0	0	1.000	3.445	11,82
<b>Ponta Porã</b>							
0	0	0	0	0	2.449	3.744	0

**Fonte:** <http://www.infraero.gov.br/cargo/index.php/2016-04-12-12-07-49/movimentacao-das-cargas>  
<http://www4.infraero.gov.br/acesso-a-informacao/estatisticas-dos-aeroportos/estatisticas/>

Para analisar essa dinâmica no território sul-mato-grossense, Pereira e Fonseca (2017, p.42-43) destacam a relevância do segmento de transporte aéreo regional, “considerando sua relevante ascensão nos últimos anos, seus expressivos volumes de passageiros transportados, as políticas públicas de incentivo, a demanda reprimida e, sobretudo, compreender como a concorrência se desenvolve nesse setor, frente a atuação e as estratégias empresariais das grandes líderes do mercado brasileiro”. Mesmo sem ser muito populoso e povoado, o estado apresenta “uma situação excelente para as estratégias de atuação das companhias aéreas”, com “uma população absoluta considerável e ainda por cima concentrada em apenas alguns pontos de seu território que são dotados de infraestrutura aeroportuária” (PEREIRA e FONSECA, 2017, p.48).

### **Considerações finais**

Uma análise panorâmica da circulação no território sul-mato-grossense demonstra que, apesar de sua pouca complexidade econômica, demográfica e urbana, um fator acaba se evidenciando por conta de sua peculiar situação geográfica: as possibilidades intermodais com São Paulo e Mato Grosso, no plano doméstico, e com Bolívia e Paraguai. Nesse aspecto, Corumbá desponta como ponto intermodal estratégico, pois apresenta ligação rodoviária (BR-262) e ferroviária (Rumo) com Bolívia, Campo Grande e São Paulo, além da navegação pelo rio Paraguai para Cáceres, ao norte, e para o Prata, ao sul.

A Ferrovia Oriental S.A. liga Santa Cruz de la Sierra, a segunda maior cidade boliviana, a Puerto Quijaro, na fronteira com o Brasil. O governo boliviano demonstrou interesse em ativar o Corredor Ferroviário Bioceânico Central com a ligação até Campo Grande, mas depende de anuência da ANTT e da Rumo. Do lado brasileiro, esta ligação consubstanciaria um velho desejo territorial, presente desde os tempos da Colônia: alcançar uma saída pelo Pacífico.

De qualquer forma, a circulação empreendida no Mato Grosso do Sul precisa estar adequada aos parâmetros ambientais, sobretudo em relação ao delicado equilíbrio do bioma pantaneiro. Não se pode aludir aos tempos áureos da navegação pelo rio Paraguai sem levar em conta que os objetos modernos (barcaças) são muito maiores em tamanho e força e mais

velozes do que seus congêneres que trafegaram até meados dos anos 1950. Os impactos ambientais, hoje, são muito mais potencializados.

Finalmente, também é preciso levar em consideração a economia regional. Se a modernização de trens e barcas reforçar o caminho da primarização econômica, caberá ao Mato Grosso do Sul manter um papel secundário na divisão territorial do trabalho, altamente vinculado a interesses de grandes grupos de capital nacional e/ou internacional, evidenciando o uso do território pelos atores hegemônicos. Soja, milho, minério de ferro e carne bovina (*in natura* e industrializada) têm sido os elementos condutores da vida socioeconômica regional, mas sem qualquer condição de romper com os crônicos e antigos problemas estruturais brasileiros.

#### **Referências bibliográficas:**

ALVES, Gilberto Luiz; CORRÊA, Valmir Batista e CORRÊA, Valmir Batista. **Casario do porto de Corumbá**. Campo Grande: Fundação de Cultura de MS; Brasília: Gráfica do Senado, 1985.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). **Evolução do transporte ferroviário de cargas**. Brasília: ANTT, 2016, *mimeo*.

AZEVEDO, Fernando de. **Um trem corre para o oeste: estudo sobre a Noroeste e seu papel no sistema de viação nacional**. 2. ed. São Paulo: Melhoramentos, 1950.

ARROYO, Mónica. **La división territorial del trabajo: un proceso e una categoría para interpretar el mundo**. In: Anais eletrônicos (cd-rom) da 4ª Conferência Internacional de Geografia Crítica. Cidade do México, 2005, p.1-12.

BORGES, Fernando Tadeu de Miranda. **Do extrativismo à pecuária: algumas observações sobre a história econômica de Mato Grosso (1870 a 1930)**. São Paulo: Scortecci, 2001.

CLOZIER, Réne. **Géographie de la circulation**. Paris: Génin, 1963.

ESSELIN, Paulo Marcos. **A pecuária bovina no processo de ocupação e desenvolvimento econômico do pantanal sul-matogrossense (1830-1910)**. Dourados: Editora da UFGD, 2011.

- FILHO, Synesio Sampaio Goes. **Navegantes, bandeirantes e diplomatas: um ensaio sobre a formação das fronteiras do Brasil**. São Paulo: Martins Fontes, 1999.
- GUIMARÃES, Eduardo Nunes e LEME, Heladio José de Campos. Caracterização histórica e configuração espacial da estrutura produtiva do Centro-Oeste. In: HOGAN, Daniel Joseph *et al* (orgs.). **Migração e ambiente no Centro-Oeste**. Campinas: Nepo/Unicamp: Pronex, 2002, p.17-85.
- HUERTAS, Daniel Monteiro. **Território e circulação: transporte rodoviário de carga no Brasil**. Tese de doutorado, São Paulo, Universidade de São Paulo (USP), 2013.
- \_\_\_\_\_. **Da fachada atlântica à imensidão amazônica: fronteira agrícola e integração territorial**. São Paulo: Annablume, 2009.
- MARX, Karl (1893). **O Capital: crítica da economia política – Livro Segundo: o processo de circulação do capital**. 13.ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2011, v.III.
- PEREIRA, Ana Paula Camilo e FONSECA, Rafael Oliveira. In: SILVA, Walter Guedes da e SILVA, Paulo Fernando Jurado da (orgs.). **Mato Grosso do Sul no início do século XXI: integração e desenvolvimento urbano-regional**. Campo Grande: Life, 2017, p.39-61.
- SANTOS, Milton. **O espaço dividido: os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos**. 2ª ed. 1ª reimp. São Paulo: Edusp, 2008.
- \_\_\_\_\_. **A urbanização brasileira**. 5.ed. São Paulo: Edusp, 2005.
- \_\_\_\_\_. **Economia espacial: críticas e alternativas**. 2.ed. São Paulo: Edusp, 2003.
- SAVY, Michel. **Logistique et Territoire**. Espace géographique, tome 22, n.3, p.210-18, 1993.
- SILVA, Moacir M. F. **Geografia dos transportes no Brasil**. Rio de Janeiro: IBGE, 1949.
- SOUZA, Adáuto de Oliveira. Modernização e desenvolvimento: aspectos da política hidroviária no Mato Grosso do Sul. In: LAMOSO, Lisandra Pereira (org.). **Transportes e políticas públicas em Mato Grosso do Sul**. Dourados: Editora da UFGD, 2008, p.93-116.
- ZIONI, Silvana. **Espaços de Carga na Região Metropolitana de São Paulo**. Tese de doutorado, São Paulo, Universidade de São Paulo (USP), 2009.

*Recebido em 05 de agosto de 2017.*

*Aceito em 26 de setembro de 2017.*