



O “ESTUDO DE CORREDORES BIOCEÂNICOS 1996” DO GEIPOT: DESIGNAÇÃO DA ROTA BIOCEÂNICA VIA FRONTEIRA OESTE

THE GEIPOT "1996 BIOCEANIC CORRIDOR STUDY": DESIGNATION OF THE BIOCEANIC ROUTE VIA THE WESTERN BORDER

Celso Abrão dos Reis (PPGL/UNEMAT)¹
celsoabrao@gmail.com

Taisir Mahmudo Karim (UNEMAT)²
taisir@unemat.br

RESUMO: Considerando o estudo de processos de significação, abrangendo, com ele, os estudos do funcionamento enunciativo da língua, norteamos nossa pesquisa tomando os dispositivos teóricos e os procedimentos de análise da Semântica do Acontecimento, instituídos por Eduardo Junqueira Guimarães, a partir de meados dos anos 90 do século XX. Neste propósito concentramos nossas análises no documento nomeado “Estudo de Corredores Bioceânicos – 1996”, que tomamos enquanto texto, uma vez que materializa os elementos enunciativos que recortamos como objeto. Com essa premissa supomos que, pela observação das nuances do texto em epígrafe, tornar-se-á possível determinarmos como se constitui o lugar de dizer do Estado brasileiro a partir das designações das rotas bioceânicas entre portos brasileiros no Atlântico e portos chilenos e peruanos no Pacífico, via Fronteira Oeste. Para isso, buscamos analisar o acontecimento de enunciação para além de um texto entendido meramente como uma relação entre uma sequência com início, meio e fim, uma vez que, consideramos também os mapas como recursos importantes na constituição do corpus de pesquisa. Por outro lado, os mapas serão tomados como recursos adicionais por significarem o espaço geográfico onde são estruturadas as propostas de alternativas às rotas comerciais tradicionais. Afora isso, foi possível observarmos um outro sujeito estatal Ministério dos Transportes, aparentemente como coadjuvante na cena enunciativa, no entanto, podendo exercer autoridade hierárquica sobre o Alocutor à frente das enunciações. Porém, neste caso, não há possibilidade de conflito de interesses, porquanto são relações reguladas pela hierarquização própria dos sujeitos estatais. Nesta cena, ambos Alocutores falam como enunciador-universal, com isto pode não ser o caso de um Alocutor dividido, o que se configura nesses termos aponta para dois Alocutores e para um lugar, nesses termos, apresentamos em nossas análises a possibilidade de uma justaposição de lugar social de locutor.

PALAVRAS-CHAVE: Semântica do Acontecimento; Corredor Bioceânico; Fronteira Oeste; Designação; GEIPOT.

¹ Licenciado em História pelas Faculdades Unidas Católicas de Mato Grosso (FUCMAT). Mestre em Letras pela Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul (UEMS). Doutor em Linguística pela Universidade do Estado de Mato Grosso (UNEMAT), defesa em 04 de outubro de 2021. Pós-doutorando pela Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul (UEMS), 2022-2023. É membro do Núcleo de Estudos em Análise de Discurso (NEAD) da Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul (UEMS).

² Possui graduação em Letras - Licenciatura Plena em Letras pela Universidade do Estado de Mato Grosso (1990), Mestrado em Linguística pela Universidade Estadual de Campinas (2000), Doutorado em Linguística pela Universidade Estadual de Campinas (2012). Atualmente é professor adjunto nível IV da Universidade do Estado de Mato Grosso. Foi reitor da Universidade do Estado de Mato Grosso (2002-2010). É membro do Instituto Histórico e Geográfico de Cáceres (IHGC).



ABSTRACT: Considering the study of signification processes, including, with it, the studies of the enunciative functioning of language, we guided our research by taking the theoretical devices and the analysis procedures of the Semantics of the Event, established by Eduardo Junqueira Guimarães, from the mid-1990s. For this purpose we concentrate our analyses on the document named "Study of Bioceanic Corridors - 1996", which we take as text, once it materializes the enunciative elements we cut out as object. With this premise we suppose that, by observing the nuances of the text in question, it will become possible to determine how the place of saying of the Brazilian State is constituted from the designations of the bioceanic routes between Brazilian ports in the Atlantic and Chilean and Peruvian ports in the Pacific, via the Western Border. For this, we seek to analyze the event of enunciation beyond a text understood merely as a relationship between a sequence with beginning, middle and end, since we also consider the maps as important resources in the constitution of the research corpus. On the other hand, the maps will be taken as additional resources for signifying the geographical space where the proposals of alternatives to traditional trade routes are structured. Besides that, it was possible to observe another state subject Ministry of Transport, apparently as a coadjuvant in the enunciative scene, however, being able to exercise hierarchical authority over the Allocutor ahead of the enunciations. However, in this case, there is no possibility of conflict of interests, as these are relations regulated by the hierarchization proper of the state subjects. In this scene, both Allocutors speak as enunciator-universal, with this it may not be the case of a divided Allocutor, what is configured in these terms points to two Allocutors and to one place, in these terms, we present in our analyses the possibility of a juxtaposition of social place of locutor.

KEYWORDS: Semantics of the Event; Bioceanic Corridor; Western Border; Designation; GEIPOT.

INTRODUÇÃO

Nesta pesquisa tomamos o *documento* como “suportes da memória coletiva, não é qualquer coisa que fica por conta do passado, é um produto da sociedade que o fabricou segundo as relações de forças que aí detinham o poder” (Le GOFF, 1990, p. 525 e 536). Nesses termos, trata-se de uma forma possível para vislumbrarmos o passado, sendo necessário uma análise dos sentidos que se constituíram naqueles *acontecimentos* que possibilitaram o desenvolvimento de um *texto*, enquanto documento de uma sociedade.

Quanto aos nossos caminhos de análise, percorremos “a temporalidade do acontecimento de enunciação” (GUIMARÃES, 2005, p. 14), particularizada no documento tomado como texto, *Estudo de Corredores Bioceânicos – 1996*, em que podemos observar em seu texto de ‘apresentação’ que:

O Ministério dos Transportes e a Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes (GEIPOT) vêm participando de diversos foros de discussão referentes ao Mercosul e Cone Sul, e comissões bilaterais nas quais, além das negociações sobre integração do Mercosul e Cone Sul, surgiram idéias a respeito de corredores bioceânicos que permitissem o acesso do Brasil aos portos peruanos e chilenos no Pacífico, por onde



seriam movimentados produtos brasileiros para o Extremo Oriente. Como consequência dessas discussões sobre corredores bioceânicos, o GEIPOT desenvolveu estudos que tinham como objetivos: caracterizar as diversas possibilidades de ligações terrestres e fluviais entre o Brasil e a Bolívia, o Equador, o Chile e o Peru, através do levantamento das condições de infra-estrutura e de intercâmbio comercial entre o Brasil e os países do Extremo Oriente e da América do Sul, bem como proceder à análise de custos de transporte, em diferentes rotas, do Brasil para os países do Extremo Oriente, via portos chilenos e peruanos no Pacífico, comparativamente às rotas praticadas atualmente, utilizando portos brasileiros do Atlântico. Este relatório apresenta os resultados alcançados nesses estudos, que foram realizados com base em pesquisas em publicações existentes e no levantamento de dados e informações junto a órgãos e entidades, públicos e privados, e também com técnicos envolvidos com o problema, no Brasil e nos países vizinhos. O GEIPOT agradece a todos que, direta ou indiretamente, contribuíram para a realização deste trabalho. CARLOS ALBERTO WANDERLEY NOBREGA. Diretor-Presidente. (GEIPOT, 1996, sic. p. 4).

Nesse contexto, negociações internacionais passaram a discutir a possibilidade de alternativas às rotas comerciais tradicionais através dos portos brasileiros na costa do Atlântico, passando a considerar a viabilidade dos portos chilenos e peruanos na costa do Pacífico.

Com isso, abriram-se novas perspectivas que tenderiam, por efeito de *futuridade*, a mudar o sentido do eixo comercial da porção latino-americana do continente e, no Brasil, o sentido do eixo comercial da região Centro-Oeste. Tal região foi *designada*, num passado recente, como final da rota Leste-Oeste. Este enunciado recorta um *memorável* de território “selvagem e estagnado” que analisamos pela compreensão de Oliveira (2013, p. 198), a semanticista afirma que:

Pela análise da designação, observamos que a expressão “marcha para Oeste” e as palavras que a determinam circulavam estabelecendo dois espaços: o Leste e o Oeste do Brasil, ou seja, evidenciando uma fronteira entre duas regiões brasileiras. Esses espaços são apresentados como opostos, mas é a realização da “marcha para Oeste” que apagará a antonímia, entre o Leste civilizado e progressista e o Oeste selvagem e estagnado, que os constitui, extinguindo também a fronteira entre ambos.



Partindo deste acontecimento do dizer, foi possível vislumbrarmos essa *latência de futuro* de território “civilizado e progressista” ao cotejarmos com o *acontecimento de nomeação* das propostas de Corredores Bioceânicos, da década de 1990, porquanto a possibilidade de a fronteira Oeste poder ser *ressignificada* enquanto ponto estratégico, localizando-se no meio do caminho Leste-Oeste (Atlântico-Pacífico), com o desencadeamento das novas rotas comerciais.

Não obstante, é importante ressaltarmos que o funcionamento enunciativo do documento *Estudo de Corredores Bioceânicos – 1996*, “instala sentidos como o do registro do acontecimento que semantiza” (KARIM, 2012, p. 92). Neste caso, em direções opostas: uma, rumo ao Oeste, apontando principalmente para os portos do Chile e do Peru, na costa do Pacífico; outra, rumo ao Leste, apontando para os portos do Brasil, na costa do Atlântico. Desse modo, “também passa a significar o documento pelo qual o Governo” (idem, ibidem) brasileiro manifestou-se oficialmente interessado por novas alternativas de acesso ao Extremo Oriente.

Ante o exposto, convém referir o funcionamento morfossintático do nome “Corredor Bioceânico”. Nesse propósito, salientamos que sua composição se estrutura por um substantivo masculino [corredor], vinculado a um adjetivo [oceânico], o qual é precedido de um prefixo [bi], estabilizando-se por justaposição [Bioceânico]. Essa relação funciona como um sintagma, “formando uma locução que entrará na formação da oração” (HOUAISS, 2009, CD-ROM). Nesse sentido,

o nome não se reduz a uma mera descrição referencial do local, é possível no funcionamento enunciativo do nome, com efeito, designar isso, evidentemente, sob o efeito do funcionamento referencial, mas, como já dissemos, o nome identifica, e, por isso, pode-se dizer que no seu funcionamento traz enunciações outras que constituiu sua rede semântica e que movimenta seus múltiplos relevos de significação, que constroem outros sentidos, próprios da temporalização do seu acontecimento. (KARIM, 2012 p. 141).

Amparado nas considerações anteriores, pretendemos identificar as relações de significação que constituem a *designação* do nome *Corredor Bioceânico* no documento



selecionado. Para esse entendimento tomamos o termo *nomeação* pela compreensão de Moralis; Dalla Pria (2016, p. 174), para quem

é um lugar de enunciação e representação onde a palavra deve ser tomada pelo que diz e não diz. Por essa razão, funcionam como lugares de observação em diferentes domínios da linguagem. Constitui, ainda, relações de força já que é um lugar de conflitos históricos, ideológicos, psíquicos, por meio de sujeitos interagindo em situações concretas.

Em relação à compreensão do funcionamento das nomeações e das designações em questão, há uma perspectiva de abordagem alocada por um efeito de evidência, imprescindível.

Trata-se, de um lado, de *referências* às vantagens para o Brasil da *designação* das novas alternativas de corredores de exportação para o mercado asiático, composto por uma quantidade tal de consumidores traduzidos em números na casa dos bilhões; de outro lado, pelo “estudo da enunciação, do acontecimento do dizer” (GUIMARÃES, 2005, p. 7), evidenciam-se também *referências* às desvantagens do não-desencadeamento dos tais corredores de exportação. Isso em consideração, conjecturamos que tais acontecimentos de linguagem põem em questão uma contradição enquanto *temporalidade*.

Assim, norteados por “uma semântica que considera que a análise do sentido da linguagem deve localizar-se no estudo da enunciação, do acontecimento do dizer” (GUIMARÃES, 2005, p. 7), pretendemos apresentar respostas às questões levantadas.

Concomitantemente, e na mesma medida, analisamos enunciativamente o nome *Corredor Bioceânico*, no ano de 1996, “enquanto acontecimento de linguagem [que]³ se faz pelo funcionamento da língua” (idem, p. 11), assim instala sua *temporalidade* própria do dizer. Isso pode justificar-se porque a *temporalidade* recorta como *memorável* o sentido de “marcha para o Oeste” (OLIVEIRA, 2013), “que abre em si uma latência de futuro (uma futuridade), sem a qual não há acontecimento de linguagem, sem a qual nada é significado, pois sem ela (a latência de futuro) nada há de projeção, de interpretável”. (GUIMARÃES, 2005, P. 12).

³ Acrescentamos um [que] na sequência original apenas para dar fluência ao texto.



Desse modo, também foi possível observarmos nas *enunciações* que resultaram do acontecimento enunciativo da Marcha para o Oeste - *futuridade* dos corredores Bioceânicos -, um seu *interpretável* ancorado nas *enunciações* do Estado brasileiro, referidas em negociações com os outros Estados nacionais latino-americanos. Nesse contexto, motivadas por conta da necessidade de um caminho mais curto para o Extremo Oriente e essas *enunciações*, presentes num documento/ texto em particular, contemplam elementos enunciativos supostamente inéditos.

1. A EMPRESA BRASILEIRA DE PLANEJAMENTO DE TRANSPORTES – GEIPOT

Com informações do Portal da Inventariança⁴ constatamos que a empresa foi criada por força de Lei, no ano de 1965, inicialmente como Grupo Executivo de Integração da Política de Transportes (GEIPOT) que, anos depois, por motivação de um acordo de cooperação firmado entre o Governo Federal e o Banco Internacional para a Reconstrução e Desenvolvimento (BIRD), transformou-se em Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes, mantendo sua sigla original “GEIPOT” e permanecendo subordinada ao Ministério dos Transportes.

Assim o fez até o ano de 2002 quando, por decreto do então presidente Fernando Henrique Cardoso, deu-se início à sua liquidação tendo suas competências, que recortam um *memorável* de importância estratégica para o planejamento da logística de transportes do Brasil, designadas a outros entes estatais. A partir de então, foram subdivididas entre agências reguladoras e departamentos nacionais, que recortam um *memorável* de desarticulação e corresponsabilidade pelo sentido da precariedade desse setor, com um efeito de evidência exposto em pesquisa da Fundação Dom Cabral⁵, publicada no ano de 2012, que constatou

⁴ Portal na Web mantido pelo Ministério dos Transportes contendo informações gerais e específicas sobre o liquidando GEIPOT (Portal da Inventariança, disponível em: <<http://www.geipot.gov.br/>>, acesso em 07/05/2015.

⁵ Informações extraídas de nossa dissertação: “REIS, C. A. O discurso sobre o Corredor Bioceânico com sentido de integração dos países da América Latina/ Celso Abrão dos Reis. Campo Grande, MS: UEMS, 2016”.



que o custo logístico devora 13,1% da receita bruta das empresas pesquisadas, em setores como construção, a perda ultrapassa 20%. No total, o custo logístico do Brasil atinge aproximadamente 12% do PIB, de acordo com Paulo Resende, do Centro de Estudos para Infraestrutura e Logística de Belo Horizonte. Na Europa, essa taxa é de 6% e nos EUA, gira em torno de 8% do PIB. Isso significa que se tivéssemos a eficiência americana nesse campo, nossa economia ganharia 83,2 bilhões de dólares por ano.

Neste contexto, uma vez descentralizadas as competências do GEIPOT, estas foram redistribuídas para as seguintes entidades: Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ); Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT); Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), cada qual com o quinhão correspondente a suas especificidades. O processo de transição destas competências efetivou-se sob a coordenação do Conselho Nacional de Integração de Política de Transportes (CONIT).

2. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

As *enunciações* sobre os Corredores Bioceânicos⁶ acontecem em fóruns político-comerciais desde a década de 1990, por meio de alguns “Alocutores” (GUIMARÃES, 2018) Estados-nacionais latino-americanos. E é nesses termos que tais *Alocutores* interagiram em rodadas de negociações promovidas nos âmbitos do “Mercosul, Cone Sul e comissões bilaterais e trilaterais” (GEIPOT, 1996, p. 8).

Nesse contexto, por conta das dimensões continentais do Brasil (natureza geográfica que costuma acarretar grandes dificuldades com *referência* a logística e ao transporte de cargas), cogitamos que as soluções estratégicas projetam *uma futuridade* que passa pela redefinição das prioridades que norteiam o planejamento da logística de

⁶ O Estudo de Corredores Bioceânicos, ora designado *documento/texto*, foi abordado pela perspectiva teórica da Análise de Discurso de linha Orlandiana, em um capítulo de minha dissertação, requisito para obtenção do título de Mestre em Letras, pela Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul (UEMS), defesa em 01/04/2016, acessível no banco de teses e dissertação daquela instituição, assim, disponível em: <http://www.uems.br/pos_graduacao/detalhes/letras-campo-grande-mestrado-academico/teses_dissertacoes>



transportes brasileiros, e que demanda a dilatação do volume de investimentos que se fazem necessários à sua adequação aos padrões internacionais de eficiência.

Com isso, foi possível percebermos inquietações nos pareceres técnicos do *documento/texto* nomeado “Estudo de Corredores Bioceânicos – 1996”, com *referência* as considerações relativas às distâncias e aos custos das rotas marítimas então praticadas, bem como nas avaliações de rotas alternativas, que ponderam que

as rotas hoje operadas realizam-se via Cabo Horn, no extremo sul do continente sul americano, via Canal do Panamá, ou via Cabo da Boa Esperança, na África do Sul. As rotas alternativas seguem dos portos peruanos e chilenos até Yokohama, diretamente pelo oceano Pacífico. (GEIPOT, 1996, p. 41).

Nesta medida, o texto é para nós, conforme abordado/definido por Guimarães (2012, p.25), “uma unidade de sentido que integra enunciados no acontecimento de enunciação. Esta definição considera de modo direto que o texto é uma unidade de significação. Ela se caracteriza por produzir sentido, e é isso que faz dela (desta unidade) um texto”.

Abordaremos ainda os mapas, considerando-se que

o lugar teórico da Semântica do Acontecimento nos permite tomar um mapa como texto; nos leva a lê-lo enquanto acontecimento enunciativo, lugar que temporaliza, no presente do acontecimento, um memorável que recorta sentidos de narrativas históricas que o constituem. Isto, para nós, é significativo, pois permite sistematizá-lo pela textualidade própria de sua existência. Sua significação se dá, então, enquanto movimento sócio-histórico constituído na/ pela linguagem, posição essa que nos afasta das limitações postas pelos estudos referencialistas. Assim, um mapa não se reduz a um mero decalque de uma geografia física no mundo. (KARIM; SILVA; KARIM, 2018, p. 330).

Nesse sentido, o mapa se consolida na Semântica do Acontecimento enquanto um *texto*, na medida mesma em que também foi classificado por Guimarães (2012, p. 26) como “uma unidade de significação que em geral não é vista como texto e que nós consideramos como sendo, um mapa”.



Ademais, os mapas, para nós, serão particularizados enquanto recursos adicionais por significarem o espaço geográfico onde são estruturadas as propostas de alternativas às rotas comerciais tradicionais.

2.1. O LUGAR SOCIAL DE LOCUTOR

No acontecimento de enunciação há uma disparidade constitutiva do Locutor e do locutor-x, uma disparidade entre o presente do Locutor e a temporalidade do acontecimento (GUIMARÃES, 2005, p. 24).

As enunciações atribuídas ao *sujeito* estatal Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes - GEIPOT, cujas atribuições legais eram de “formular, orientar, coordenar e executar a política nacional de transportes nos seus diversos modais, bem como promover, executar e coordenar atividades de estudos e pesquisas necessárias ao planejamento de transportes no País” (Portal GEIPOT), possibilitam analisar a materialidade histórica do real, ou seja, o modo como o ser é afetado pelo simbólico “num mundo vivido através do simbólico” (GUIMARÃES, 2002, p. 11).

2.2 A CENA ENUNCIATIVA

Enquanto aporte teórico para este item, nos alinhamos ao entendimento de que “a cena enunciativa é produzida pelo agenciamento político da enunciação. Em outras palavras, o falante é agenciado politicamente e assim constitui a *cena enunciativa*: o acontecimento da enunciação produz sentidos ao constituí-la”. (GUIMARÃES, 2018, p. 53).

Isso em consideração, em nossa *cena enunciativa* em particular, constatamos que no *lugar social de locutor* há um locutor-oficial-indireto, trata-se do Ministério dos Transportes, aparentemente como coadjuvante, no entanto podendo exercer autoridade hierárquica sobre a Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes (GEIPOT), que é o locutor-oficial-direto, assim, à frente das enunciações, isso pode ser constatado nos dizeres da capa (x1), e em recortes da apresentação do *Estudo* em epígrafe (x2; x3), a seguir elencados:



(x1) GEIPOT

“Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES”

(x2) *O Ministério dos Transportes e a Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes (GEIPOT)* vêm participando de diversos foros de discussão referentes ao Mercosul e Cone Sul, e comissões bilaterais nas quais, além das negociações sobre integração do Mercosul e Cone Sul, surgiram idéias a respeito de corredores bioceânicos[...]. (sic. p.4).

(x3) O GEIPOT agradece a todos que, direta ou indiretamente, contribuíram para a realização deste trabalho. (p.4).

O recorte da capa do *Estudo*, demonstra que o sujeito “**MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES**” é mencionado com destaque por grafia em caixa alta e em negrito, enquanto o sujeito “GEIPOT” ou “Empresa Brasileira de planejamento de Transportes”, é mencionado sem destaque por grafia usual, já o texto de apresentação é assinado por “CARLOS ALBERTO WANDERLEY NOBREGA”, enquanto “Diretor-Presidente” do GEIPOT.

Assim, “este lugar de enunciação e representação [...] constitui [...] relações de força” (MORALIS; DALLA PRIA, 2016, p. 174), porém, neste caso, entendemos que não há possibilidade de um conflito de interesses, uma vez que são relações de força reguladas pela hierarquização própria dos *sujeitos* estatais.

Com essas análises, foi possível observarmos uma hipótese da *referência* para o *Alocutor-x* – aqui referido (o *Alocutor*) no contexto em que Guimarães analisa a *cena enunciativa* pela perspectiva do *ato alocucional*⁷ - não ser determinada por apenas ‘um’

⁷ Esta ‘nova’ perspectiva será melhor abordada no item 3.2 *Relação de Predicação*, sendo tais conceitos ora publicados no livro **Semântica: enunciação e sentido**, editado pela Pontes Editores em 2018. Nossas observações são anteriores ao lançamento deste livro, tomadas em notas durante as aulas de Semântica, ministradas pelo autor, na UNEMAT, *Campus* de Cáceres – MT.



Alocutor dividido. Para tanto, ambos, a Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes e o Ministério dos Transportes (no *lugar social de locutor*; referidos como alocutor-empresa e alocutor-ministério), falam como *enunciador-universal*. Por isso, foi possível entrever que o acontecimento de enunciação aponta para ‘dois’ *Alocutores* e para ‘um’ *lugar*. Estamos assim diante de uma justaposição, melhor dizendo, de uma ocupação concomitante do mesmo *lugar social de locutor*, que representa o Governo Federal do Brasil.

2.3. SOBRE A DESIGNAÇÃO

No que concerne à concepção de Guimarães (2007, p.81), “*designação* é uma relação linguística de sentido enquanto exposta ao real”. Por essa via, parafraseamos o semanticista tomando um exemplo para interseção das análises, como segue:

✓ O que a palavra ‘caminho’ pode designar?

Pensando a designação como uma relação linguístico-histórica, regra geral é que sempre se constituirá em um acontecimento. Assim, apresenta *um memorável*, por isso podemos dizer que guarda uma relação com a história, e remete a sentidos de mesma *presentificação* (*mesma temporalidade*). Não obstante, a designação pode se dar a partir de tensões entre dois pontos, que ora podem ser divergentes; ora podem ser convergentes, ou seja, ora por antonímia; ora por sinonímia.

Isto em consideração, alguns dos sentidos para a palavra ‘caminho’ podem designar, ora o ‘bem’; ora o ‘mal’, na medida mesma das opções que em seguida apresentaremos que, no entanto, neste primeiro momento não guardam nenhuma relação de injunção ou de “efeito de sentido” (ORLANDI, 2013) com o sentido de ‘distância métrica’ ou de ‘rota comercial’. Trata-se apenas de um recurso metafórico para *designação* de uma escolha de cunho estritamente ético-filosófico.

Em outros termos, os sentidos podem levar a outras *designações* para uma mesma palavra, então vejamos: o ‘caminho’ da costa do Atlântico em direção a costa do Pacífico



se dito de outra maneira, ou seja, o ‘caminho’ do Leste em direção ao Oeste, tem um sentido que pode designar “o Leste civilizado e progressista e o Oeste selvagem e estagnado” (OLIVEIRA, 2013, p. 198).

Corroborados por Oliveira (2013) foi possível vislumbrar na ‘Marcha para o Oeste’ relações de sentido com distância métrica ou rota comercial, além de pôr em evidência os sentidos de ‘civilizado *reescriturado* por progressista’ e ‘não-civilizado *reescriturado* por estagnado’ como elementos componentes de uma *designação* permeada pela tensão de oposição de sentidos numa perspectiva de antonímia *versus* sinonímia, melhor dizendo, numa perspectiva de espaços opostos, “deste modo, esta relação linguística é uma relação tomada na história” (GUIMARÃES, 2007, p. 81), e não meramente ao acaso.

2.4. O DOMÍNIO SEMÂNTICO DAS DETERMINAÇÕES (DSD)

Ao estabelecermos um DSD demonstramos os mecanismos pelos quais a linguagem “se reporta a, se relaciona a, diz de alguma coisa” (idem, p.77), dessa maneira representando o sentido das palavras. Para o estabelecimento do DSD será necessário considerarmos dois procedimentos: o da articulação e o da reescrituração.

A articulação, pensada como um ponto de conexão da enunciação, onde os sentidos se relacionam de alguma maneira e também na relação do *Locutor* (que fala de um determinado espaço de enunciação). Este procedimento se refere ao modo “como o funcionamento de certas formas afetam outras que elas não redizem” (GUIMARÃES, 2004, p. 8), assim o texto não é composto meramente pela conexão articulada de enunciados, mas, de alguma forma é “integrado por elementos linguísticos de diferentes níveis e que significam em virtude de integrarem esta unidade” (idem, 2012, p. 20).

Quanto à reescrituração, considera que a palavra não existe para um fim específico, assim não se degradam as possibilidades de significação, conquanto são infinitas as possibilidades de dizer. Desse modo, redizer produz significados que constroem sentidos outros, como fala Guimarães, *reescriturar* é redizer o que já foi dito sempre com uma nova significação.



3. AS ANÁLISES

Algo é acontecimento enquanto diferença em sua própria ordem. E o que caracteriza a diferença é que o acontecimento não é um fato no tempo. [...] O que o caracteriza como diferença é que o acontecimento temporaliza. Ele não está num presente de um antes e de um depois no tempo. O acontecimento instala sua própria temporalidade: essa a sua diferença (GUIMARÃES, 2005, p. 11-12).

Quanto ao percurso da aplicação dos processos metodológicos, divisamos em Guimarães (2007, p. 77) “ser capaz de falar da significação linguística e de mostrar como ela se reporta a, se relaciona a, diz de alguma coisa”. Nessa medida, executamos a tarefa de análise embuídos “de uma materialidade histórica do real” (idem, 2005, p. 11), por essa via lidamos com o imperativo de sopesar o “sujeito que se constitui pelo funcionamento da língua; [...] a constituição do acontecimento e sua temporalidade, [...] e o real a que o dizer se expõe ao falar dele (GIMARÃES, 2005, p. 11).

Partindo dessas premissas, norteados pelos dispositivos teóricos e os procedimentos de análise da Semântica do Acontecimento, instituídos por Guimarães, a partir de meados dos anos 90 do século XX, executamos as análises do acontecimento enunciativo, porquanto *a designação da rota bioceânica via fronteira Oeste* referida no documento/ texto *Estudo de Corredores Bioceânicos – 1996*, que é de autoria da extinta Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes (GEIPOT), a qual foi subordinada até a data da sua liquidação ao Ministério dos Transportes.

3.1. O MAPA: ACONTECIMENTO ENUNCIATIVO

No texto/mapa é possível observarmos a materialização de algumas manifestações enunciativas do Estado Brasileiro sobre rotas comerciais de acesso aos portos da costa do Pacífico, denominadas Corredores Bioceânicos, e nesse contexto “as rotas alternativas seguem dos portos peruanos e chilenos até Yokohama, diretamente pelo Oceano Pacífico” (GEIPOT, 1996, p. 41).



Nesse sentido, consta ainda no *texto* que tal “idéia dos ‘corredores bioceânicos’ surgiu e propagou-se da necessidade de se buscar novas formas e meios de transporte que permitissem uma diminuição dos custos finais dos produtos brasileiros nos mercados do Extremo Oriente, com a utilização de portos do Chile e do Peru” (GEIPOT, 1996, sic. p. 8).

A partir dessas enunciações esse acontecimento temporaliza um novo movimento político-econômico, desta vez por meio/através da fronteira Oeste do Brasil.

Nesses termos e restrito ao *corpus* de análises, recortamos o exemplar do mapa que norteou nossas pesquisas (Figura 1), que apresenta o acontecimento onde o Estado Brasileiro enuncia e designa as rotas marítimas alternativas, bem como as rotas atualmente praticadas como destino o porto de Yokohama, no Japão. “Esses são sentidos que se fundam com o acontecimento que enuncia” (KARIM; SILVA; KARIM, 2018, p. 332), em particular, nessa pesquisa, pelo *Estudo de Corredores Bioceânicos* de 1996. Na sequência, apresentamos o mapa referencial.

Figura 1: Alternativas de Corredores Bioceânicos por diferentes rotas pelo Atlântico ou Pacífico.



Fonte: GEIPOT

Analisando o mapa/ texto em epígrafe podemos sustentar a afirmação de que a *temporalidade* das configurações de rota via Oceano Atlântico, através de portos brasileiros como “Santos, Paranaguá e Rio Grande, enfrentar-se-iam distâncias da ordem de 11.500 a 13.000 milhas marítimas, assumindo-se como destino final o porto japonês de Yokohama” (GEIPOT, 1996).

Isso, somados aos custos com fretes, parte substancial no preço final das exportações, produzem impactos negativos na competitividade de produtos brasileiros nos mercados internacionais, além de desestimularem setores internos de abastecimento, uma vez que os importados, com uma *futuridade* em operações logísticas e transportes mais eficientes, desembarcam em portos brasileiros a preços mais atrativos. Nisto a *projeção* ou o *interpretável* de um círculo vicioso que, por consequência do efeito de evidência, exportam empregos, rendas, arrecadações de impostos, além de desestimularem investimentos privados em setores produtivos do Brasil, em destaque o industrial e o agronegócio. Nesses termos, corroboramos a **contradição enquanto temporalidade** apontada anteriormente, porquanto as **vantagens do desencadeamento versus as desvantagens do não-desencadeamento** dos corredores de exportação.



Por conta disso, as alternativas de *Corredores Bioceânicos* foram apresentadas pelo GEIPOT com características extremamente vantajosas, nesses termos, poderiam levar

a diminuição de cerca de 4.000 milhas marítimas no trajeto Brasil – Extremo Oriente. Afirma-se que, com isso, haveria condições de se colocar os produtos brasileiros nos países importadores daquela região a preços bem inferiores aos atuais, gerando um grande ganho econômico para o Brasil. (GEIPOT, 1996, p. 41).

Então, ponderando-se as informações anteriores torna-se plausível afirmarmos que as ausências, tanto de um planejamento estratégico para a diminuição do trajeto Brasil-Extremo Oriente; quanto da previsão de investimentos substanciais para o setor, tem um sentido nas enunciações do próprio sujeito estatal, *Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes*, de que “apesar destas alternativas, não havia nenhuma análise, com cálculos efetivos de custos, que demonstrasse esta redução de preços e seus ganhos econômicos” (GEIPOT, 1996, p. 41).

Diante do *enunciado* anterior, relativo a sinonímia “redução de preços” e “ganhos econômicos” *versus* a antonímia “apesar destas alternativas” e “não havia nenhuma análise”, foi possível percebermos a evidência de ingerências (intervenções) na política externa das nações latino-americanas, observáveis pela análise do contexto do *enunciado*, com isso, entrever um seu “subentendido” (ORLANDI, 2013). Por este viés, buscamos identificar uma sua *projeção* e um seu *interpretável* em meio a “não-ditos que significam” (idem), observáveis no *texto*. Isto foi possível através das análises sobre a política internacional de Siqueira (2009, p. 171- 172), neste autor, encontramos um caminho para justificarmos como a *temporalidade* recorta como *memorável* as negociações internacionais do Brasil em fóruns não suscetíveis a ingerência norte-americana, assim, vejamos:

Houve uma inflexão da política externa para o Cone Sul, com o fortalecimento das relações com países do Mercosul, da África e, principalmente, com os Brics (Brasil, Rússia, Índia e China). Essa mudança fez com que o planejamento dos Estados Unidos de integração e livre comércio com países das Américas não avançasse. Como



estratégia, os Estados Unidos passaram a fechar acordos de livre comércio com determinados países, como é o caso do Chile.

Desta maneira, foi possível levantarmos a hipótese (ou subentendido) de ingerências externas, melhor dizendo, intervenções visando interesses político-econômicos de outras nações, alheias a agenda político-econômica brasileira, incitadas por interesses comerciais internacionais, erigidos e agenciados por nações industrializadas (nações potência), historicamente insaciáveis consumidoras de matérias-primas, ávidas por mercados consumidores cativos e carentes de fontes de energia, sobretudo o petróleo.

Isso posto, pela observação das *referências* contidas no documento/texto, como exemplo:

A globalização da economia mundial e a crescente busca da qualidade e de maior produtividade de um modo geral impõem, aos diferentes países, a necessidade de uma aproximação que permita a complementariedade das suas economias, bem como a utilização de meios mais eficientes, com o objetivo de aumentar a competitividade de seus produtos no mercado externo. O setor de transportes, no Brasil, apresenta-se com deficiências que, associadas à expansão das fronteiras produtivas, principalmente de grãos agrícolas, fazem com que o custo final dos nossos produtos no mercado externo seja bastante onerado. A idéia dos “corredores bioceânicos” surgiu e propagou-se da necessidade de se buscar novas formas e meios de transporte que permitissem uma diminuição dos custos finais dos produtos brasileiros no mercado do Extremo Oriente, com a utilização de portos do Chile e do Peru, situados na costa do Pacífico. (GEIPOT, 1996, sic. p. 8).

Foi possível, assim, conjecturarmos alguns possíveis interesses comerciais conflitantes - nacionais *versus* internacionais – supostamente representados, de um lado, pelas multinacionais do petróleo e por interesses da concorrência internacional, notadamente a dos norte-americanos (maior economia do continente e mundial), que tende a privilegiar as rotas pelo Oceano Atlântico, mantendo sob seu controle e vigilância militar as rotas pelo Oceano Pacífico, desde a década de 1940; de outro lado, os interesses das nações latino-americanas, notadamente dos brasileiros que, desde a década de 1990, tentam concretizar uma rota para o Oceano Pacífico, através de portos do Chile ou do Peru. Porquanto estas considerações, importante destacarmos a advertência de Guimarães



(2004, p. 8), de que “o funcionamento de certas formas afetam outras que elas não redizem”.

Corroborando nossa hipótese de ingerências externas, evidenciamos dois recortes de enunciados, assim, de um lado temos, que “como estratégia, os Estados Unidos passaram a fechar acordos de livre comércio com determinados países, como é o caso do Chile”; de outro lado temos, que “houve uma inflexão da política externa para o Cone Sul, com o fortalecimento das relações com países do Mercosul, da África e, principalmente, com os Brics (Brasil, Rússia, Índia e China) ”.

Alicerçados pelas argumentações anteriores, o que se tornou possível entrever de *projeção, de interpretável*, no contexto do acontecimento das alternativas de rotas via fronteira oeste, pode ser *designado* por reconfiguração das atuais rotas comerciais; por novas frentes de exportações para o Extremo Oriente e por relações comerciais mais vantajosas para o Brasil.

E temos mais um entendimento (enunciado) do GEIPOT (1996, p. 11), segundo o qual as propostas de corredores poderiam ainda contemplar um outro sentido, uma vez que

esses corredores deveriam ser tratados não como corredores bioceânicos voltados, inicialmente, à utilização de portos peruanos e chilenos pelo Brasil, mas como “corredores de integração e desenvolvimento”, proporcionando a integração dos países, o desenvolvimento das regiões por eles atravessadas, assim como, e principalmente, a incorporação de mercados historicamente separados.

Desta forma, prenuncia-se como *futuridade* o incremento da integração e desenvolvimento regional, porquanto uma logística de transportes mais eficientes, com um sentido derivado em uma malha viária (rodoviária; ferroviária; hidroviária), cuja agilidade, qualidade e capilaridade pudesse atender adequadamente ao transporte de pessoas e de cargas entre os países da América Latina, além disso,

investimentos em infraestrutura de transporte feitos isoladamente não trarão os benefícios esperados para vários desses corredores, sendo necessários, para certas regiões atravessadas por eles, programas de desenvolvimento integrado, considerando-se os setores de energia,



saúde, comunicação e educação, dentre outros, onde se inclua a infraestrutura de transporte e se observem aspectos relacionados à ecologia e a preservação do meio ambiente. (GEIPOT, 1996, p. 11).

Em nosso contexto, parafraseando Guimarães (2005, p. 13), o que se rememora como categoria para o diagnóstico (investimento) faz a citação anterior projetar como sentidos (futuridade do acontecimento), a) os *corredores* como sinônimo de *investimentos*; b) a negligência dos Estados-nacionais latino-americanos com os setores de energia, saúde, comunicação e educação, transporte, ecologia e preservação do meio ambiente, como própria do setor político; e c) um sentido de generalização da negligência neste nível de governo: o Brasil como lugar da negligência.

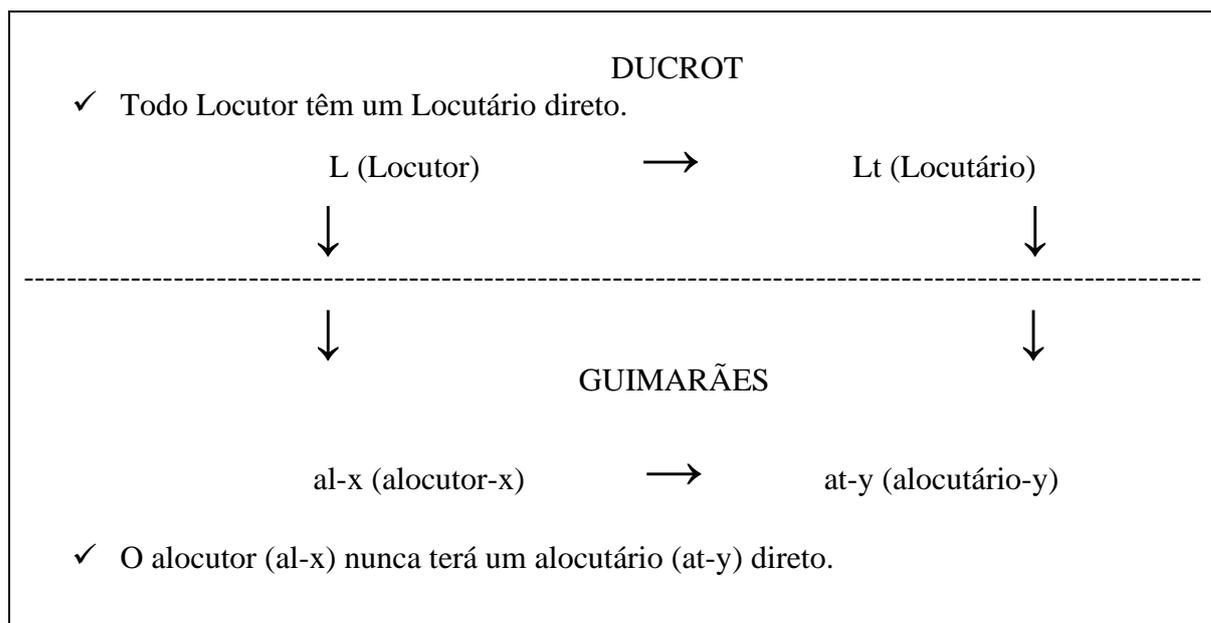
Nesses pontos, sobretudo, entendemos residir um sentido de oposições e com essa abordagem observar evidências de posições opostas: uma, a possibilidade de uma integração via Fronteira Oeste com sentido de união⁸ entre as nações da América Latina e voltada para a priorização de interesses coletivos regionais; outra, a manutenção da integração meramente comercial pelas rotas tradicionais em operação, que priorizam os interesses da iniciativa privada e de nações que sejam potências econômicas.

3.2 A RELAÇÃO DE PREDICAÇÃO

Constituímos nossa *referência*, entendida por Guimarães (2005, p. 7) como “a particularização de algo na e pela enunciação”, através do recorte de um enunciado do *texto*, em seguida nos utilizamos do recurso da paráfrase como suporte para nossas análises. Tais análises determinaram um *Enunciador (E)*, aludindo/referindo a um *alocutor (al)*, nesses termos, um “eu” falando para um “tu” no lugar social de *alocutário (at)*.

⁸ O sentido de união aqui evocado equivale ao da União Europeia, com um efeito de sentido - descrito por Carlos Siqueira em seu livro ‘Diálogos de Liberdade’ -, de criação de um parlamento das nações da América Latina, de uma moeda única aos moldes do Euro, de um sistema financeiro integrado, do livre trânsito de pessoas inclusive na condição de trabalhadoras, do compartilhamento de bens e valores culturais.

Assim, um *alocutor* representando um *Enunciador* no contexto da enunciação, nos termos de uma ‘inédita perspectiva de análise’⁹ para a Semântica da Enunciação, apresentada por Guimarães que, nesses termos, se desvencilha de Ducrot. Então, vejamos como se dá a relação correlata de Ducrot *versus* a relação alocucional de Guimarães:



Nota de rodapé: Para Ducrot temos L (Locutor) e Lt (Locutário); para Guimarães temos al-x (alocutor-x) e at-y (alocutário-y).

Como procuramos demonstrar, a partir deste momento, Guimarães passa a ‘dizer coisas’ de um outro lugar que não mais o lugar estabelecido por Ducrot. Estabelece-se com isto um novo lugar teórico no qual se ajusta os termos da *cena enunciativa* de uma maneira mais específica. Desta forma, a análise da relação de um ‘eu’ a um ‘tu’ deixa de ser tomada como dialógica (L → Lt), assim passa a ser referida pela perspectiva do *ato alocucional* (al-x → at-y), porquanto a relação não ser mais considerada correlata. Nesta medida, a relação para Guimarães agora é tomada pela *alocução*.

⁹ Esta inédita perspectiva de análise foi apresentada por Guimarães na disciplina de Semântica, ministrada por ele, nas aulas do programa de Pós-graduação em Linguística da Universidade do Estado de Mato Grosso, na Cidade de Cáceres, no período de 04 a 08 de dezembro de 2017. A responsabilidade por qualquer imprecisão nas anotações do que foi exposto pelo pesquisador são de nossa inteira responsabilidade.



3.3. O ENUNCIADO PREDICATIVO: NOVA PERSPECTIVA DE ANÁLISE

Com fundamento nesta nova perspectiva de análise de Guimarães, proporemos inicialmente o sentido de uma palavra considerando a formação nominal de um enunciado, uma vez que,

o acontecimento vai se delineando dentro de espaços em que os traços de memória comparecem na atualidade do enunciar, tendo em vista a formulação de encaixes de dependência nas articulações em torno do nome. Em suma, na FN reside um potencial de observação da realidade, não a partir de elementos informativos dessa realidade, mas por meio de traços em função dos quais, elementos do real adquirem pertinência para a realidade enunciada. (DIAS; SILVA, 2015, p. 151-152).

Em seguida, estabeleceremos o Domínio Semântico da Determinação (DSD), norteados pelas paráfrases construídas a partir de um recorte da enunciação do *Alocutor-GEIPOT*, extraído do *texto* ‘Estudo e Corredores Bioceânicos – 1996’, que apresentamos a seguir:

(y’) As rotas alternativas seguem dos portos peruanos e chilenos até Yokohama, diretamente pelo oceano pacífico. (p. 41).

Considerando o enunciado (y’), propomos as seguintes paráfrases:

(y1) É dos portos peruanos e chilenos que as rotas alternativas seguem para Yokohama.

(y2) Não é de outros portos, senão dos peruanos e chilenos, que seguem as rotas alternativas até Yokohama.

(y3) Existem rotas pelo Oceano Atlântico através de portos brasileiros, no entanto, há rotas alternativas pelo Oceano Pacífico através de portos peruanos e chilenos.



alude/refere a um *Enunciador (Ei)* que fala para um *alocutário (at)*. Assim, o *alocutor* ocupa o lugar social de um “eu” e o *alocutário* o lugar social de um “tu”. O *alocutor* representa o *enunciador-universal*. Nesses termos, o GEIPOT alude/refere ao Governo Federal e fala para o Mercosul¹⁰. O GEIPOT representa o Governo Federal no Mercosul.

Quanto ao *memorável*, a formação nominal (FN) necessariamente se relaciona com algo fora do texto, uma vez que se constituiu como “um depois incontornável” (GUIMARÃES, 2005, p.12), nesse caso, do *acontecimento* das “rotas convencionais pelo Oceano Atlântico”. Assim, o *Enunciador-universal (Ei)* alude/refere o *alocutor-x (al-x)* que fala para um *alocutário-x (at-x)*. Nesses termos, o Governo Federal alude/refere o GEIPOT que fala ao Mercosul. Assim, a *Relação de alocução* ocorre entre o GEIPOT e o Mercosul.

É preciso evidenciarmos que “o estudo da reescrituração [...] nos leva ao funcionamento enumerativo”. (idem, p. 56), e nesse propósito foi possível observarmos na expressão ‘Corredor Bioceânico’ relações designativas de *determinações* com as reescrituras de ‘Mercosul’ e ‘Cone Sul’, ora recortadas do texto *Estudo de Corredores Bioceânicos – 1996*, como segue:

Seção “Apresentação”

(i1) [...] além das negociações sobre integração do Mercosul e do Cone Sul, surgiram idéias a respeito de corredores bioceânicos [...] (sic. pg. 4).

Seção “LISTA DE FIGURAS”

(i2) Figura 3 – Estudo de Corredores Bioceânicos – Corredores de integração do Brasil com os Países do Mercosul [...] (pg. 5).

¹⁰ Nossa *referência* ou *particularização* do nome ‘Mercosul’, é significada pelas representações diplomáticas das nações latino-americanas, pelos representantes da iniciativa privada e pelos segmentos da sociedade organizada participantes de foros onde se tratava de interesses políticos e econômicos da América Latina, onde surgiu a ideia de Corredores Bioceânicos.

Seção “CAPÍTULO 1 INTRODUÇÃO”

(i3) o Ministério dos Transportes e o GEIPOT vêm diversos foros em que se reúnem os países da América do Sul, tais como Mercosul, Cone Sul, e comissões bilaterais nas quais, além das negociações sobre integração do Mercosul e Cone Sul, surgiram idéias a respeito de corredores bioceânicos [...] (sic. p. 9).

No caso (i1) a (i3), *Mercosul e Cone Sul* são “retomados por totalização” por *Corredor Bioceânico*. Deste modo podemos dizer que *Corredor Bioceânico* determina *Mercosul e Cone Sul*. Ou seja, Mercosul é Corredor Bioceânico e Cone Sul é Corredor Bioceânico. Como disse Guimarães, se reduzíssemos o problema da determinação a estas relações, poderíamos dizer que o DSD destas palavras é constituído das relações de determinação envolvidas, então vejamos:

Mercosul ┆ Corredor Bioceânico ┆ Cone Sul

Ainda sobre os procedimentos de *reescrituração*, o pesquisador observa que:

os diversos modos de redizer o dito e como isso tem a ver com a própria produção do sentido. [...] (a) Repetição [...] (b) Substituição [...] (c) Elipse [...] (d) Expansão [...] (e) Condensação [...] (f) Definição). Os procedimentos de reescrituração acima podem se dar por *sinonímia*[...]. Nesse caso a reescrituração apresenta uma palavra ou expressão como tendo o mesmo sentido que a outra à qual se liga. O interesse aqui é observar como a reescrituração por sinonímia acaba por predicar algo de um termo sobre o outro, pelo próprio movimento polissêmico da reescritura [...]. Um outro modo pelo qual se dá a reescrituração é por *especificação*[...]. Neste caso a reescrituração claramente determina o reescriturado pela expressão que o reescritura. Outros modos de reescrituração são: por *desenvolvimento* [...] a seqüência que desenvolve determina o expandido; por *generalização* [...] o generalizador determina os generalizados; por *totalização*[...]: o totalizador determina as partes totalizadas; por *enumeração* [...] o enumerado determina as expressões enumeradoras (que enumeram). Há que se notar que estes modos de significar a reescrituração podem se dar com variados procedimentos de reescritura. Por outro lado, estes modos específicos não são privativos de nenhum tipo geral de reescrituração. Pode-se ter especificação numa



substituição ou numa condensação, por exemplo, assim como a substituição pode ser por “sinonímia”, ou por especificação e a expansão pode ser por enumeração e desenvolvimento. (GUIMARÃES, 2007, p. 85 a 87).

Isso em consideração, com a análise dos enunciados ‘i1’ (seção apresentação), ‘i2’ (seção lista de figuras) e ‘i3’ (seção capítulo I introdução) pudemos demonstrar a *relação de determinação* proposta e o modo de funcionamento da *reescrituração* por *totalização*.

Passemos para um outro aspecto da questão, com o levantamento do DSD presente nos enunciados a seguir selecionados estabelecemos uma sequência de determinações, e com isso tornou-se possível observarmos como se deram as *reescriturações* das alternativas de ‘Corredores Bioceânicos’ no estudo sob análise, em contexto com a palavra ‘Rota’ que também é reescriturada por outras palavras, como poderemos ver a seguir:

(i4) [...] surgiram idéias a respeito de corredores bioceânicos que permitissem o acesso do Brasil aos portos peruanos e chilenos no Pacífico, por onde seriam movimentados produtos brasileiros para o Extremo Oriente [...] (sic. p. 4).

Em (i4), Corredores Bioceânicos são *reescriturados* por Rotas, que por sua vez são *reescrituradas* por portos peruanos e chilenos e por Extremo Oriente.

(i5) [...] ligações terrestres e fluviais entre o Brasil e a Bolívia, o Equador, o Chile e o Peru, através do levantamento das condições e infra-estrutura e de intercâmbio comercial entre o Brasil e os países do Extremo Oriente [...] (sic. pg. 4).

Em (i5), Corredores Bioceânicos são *reescriturados* por Rotas, que por sua vez são *reescrituradas* por ligações terrestres e fluviais; por intercâmbio comercial; por Extremo Oriente.

(i6) [...] proceder à análise de custos de transporte, em diferentes rotas, do Brasil para os países do Extremo Oriente, via portos chilenos e peruanos do Pacífico, comparativamente às rotas praticadas atualmente, utilizando portos brasileiros no Atlântico [...] (pg. 4).



Em (i6), Corredores Bioceânicos são *reescriturados* por Rotas, que por sua vez são *reescrituradas* por custo de transporte; por Extremo Oriente; por portos chilenos e peruanos do Pacífico; por portos brasileiros no Atlântico.

(i7) O Setor de Transportes, no Brasil, apresenta-se com deficiências que [...] fazem com que

o custo final dos nossos produtos no mercado externo seja bastante onerado. A idéia dos “corredores bioceânicos” surgiu e propagou-se da necessidade de se buscar novas formas e meios de transporte [...] sic. (p. 9).

Em (i7), Corredores Bioceânicos são *reescriturados* por Rotas, que por sua vez são *reescrituradas* por custo final (onerado); por mercado externo; por meios de transporte.

(i8) [...] buscar novas formas e meios que permitissem uma diminuição dos custos finais dos produtos brasileiros nos mercados do Extremo Oriente, com a utilização de portos do Chile e do Peru, situados na costa do Pacífico. (p. 9).

Em (i8), Corredores Bioceânicos são *reescriturados* por Rotas, que por sua vez são *reescrituradas* por diminuição dos custos finais; por Extremo Oriente; por portos do Chile e do Peru; por costa do Pacífico.

(i9) [...] surgiu a idéia de corredores bioceânicos que permitissem ao Brasil a utilização de portos do Chile e do Peru para exportação/importação de cargas, tendo como destino/origem o Extremo Oriente. (sic. p. 9).

Em (i9), Corredores Bioceânicos são *reescriturados* por Rotas, que por sua vez são *reescrituradas* por portos do Chile e do Peru; por exportação/importação; por destino/origem o Extremo Oriente.



(i10) [...]corredores bioceânicos ligando o Brasil aos portos do Pacífico situados no Chile, no Peru ou mesmo no Equador têm como principal base de defesa a diminuição de 4.000 milhas marítimas no trajeto Brasil – Extremo Oriente. [...] (p.41).

Em (i10), Corredores Bioceânicos são *reescriturados* por Rotas, que por sua vez são *reescrituradas* por portos do pacífico no Chile, Peru e Equador; por diminuição no trajeto Brasil – Extremo Oriente.

(i11) As rotas hoje operadas realizam-se via Cabo Horn, no extremo sul do continente sul americano, via Canal do Panamá, ou via Cabo da Boa Esperança, na África do Sul. As rotas alternativas seguem dos portos peruanos e chilenos até Yokohama, diretamente pelo oceano Pacífico. (p. 41).

Em (i11), Corredores Bioceânicos são *reescriturados* por Rotas, que por sua vez são *reescrituradas* por rotas operadas/realizadas; por rotas alternativas; por portos peruanos e chilenos; por Oceano Pacífico.

(i12) Na análise de custos alternativos pelas diferentes rotas, procedeu-se como destino a seguir. Para tanto, convencionou-se uma distância de 12.000 milhas entre os portos brasileiros e Yokohama e de 8.700 milhas a partir dos portos sul-americanos do Pacífico. (p. 41).

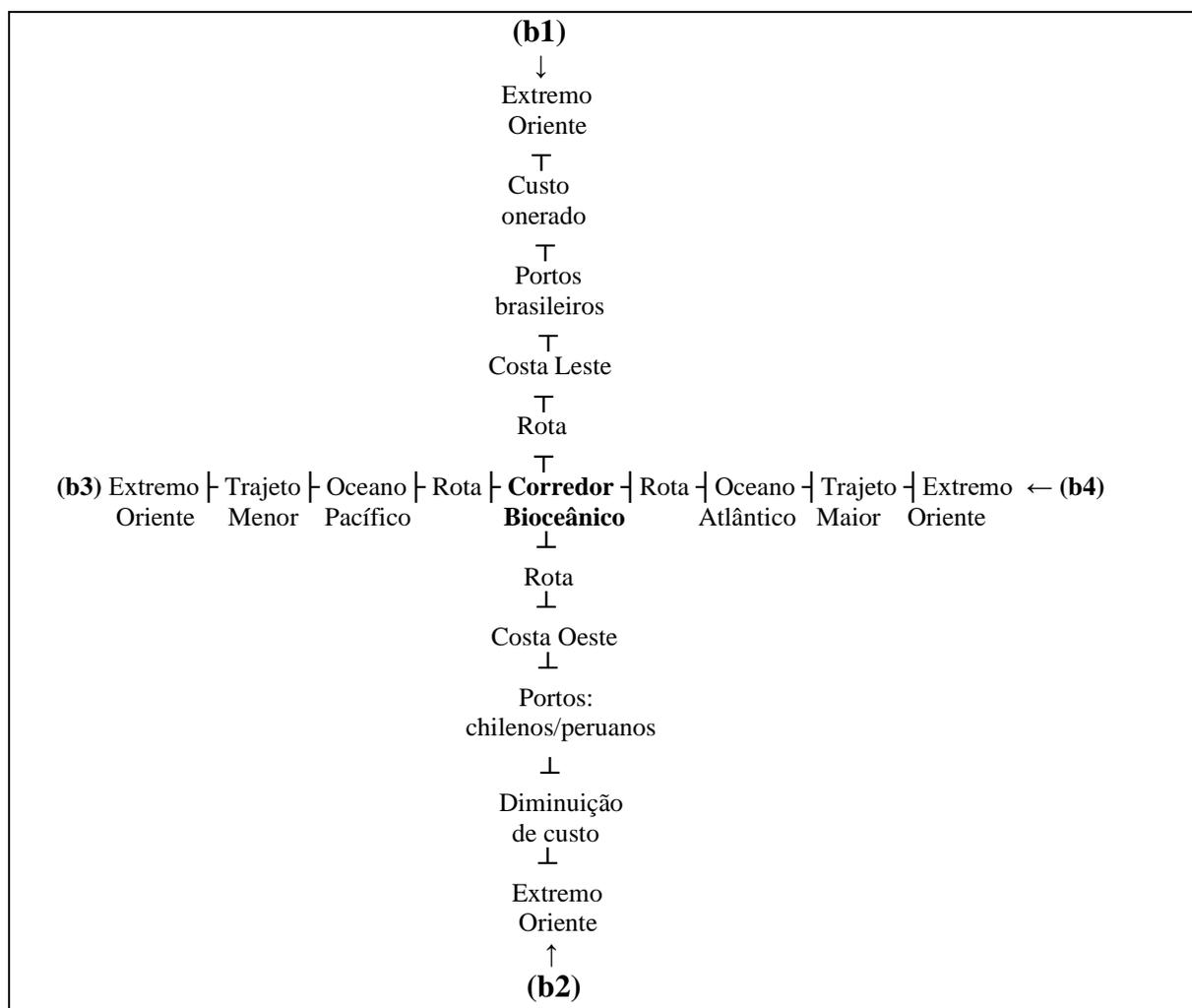
Em (i12), Corredores Bioceânicos são *reescriturados* por Rotas, que por sua vez são *reescrituradas* por custos alternativos; por diferentes rotas; por distâncias entre portos: por portos do Pacífico.

Nas relações apresentadas nos recortes acima (i4, i5, i6, i7, i8, i9, i10, i11 e i12), procuramos demonstrar alguns aspectos da construção e das articulações de cada uma

delas, e o funcionamento semântico-enunciativo dos *corredores bioceânicos* com as Rotas, assim como o que estas relações possibilitaram inferirmos.

Isso em consideração, procuraremos mostrar no quadro a seguir a direção das determinações e dos sentidos produzidos pelas articulações.

Quadro de Determinações: Corredor Bioceânico *versus* Rota



Nota de rodapé: No quadro de sequência de determinações, **Corredor Bioceânico (Predicado)** corresponde a posição ‘a’ central, e as posições ‘b’ (**Sujeito**), indicadas por **b1; b2; b3 e b4** que correspondem ao entorno.

Em nossa hipótese, o DSD se estrutura pelo termo ‘Corredor Bioceânico’ na posição central como ‘a’ (predicado) e a palavra ‘Rota’ em seu entorno na posição de ‘b’



(sujeito), nessa ordem Corredor Bioceânico *determina* Rota. Em outra ordem, considerando novamente o entorno, desta vez com a palavra ‘Rota’ nas posições ‘a’ (predicado), estabelecemos uma sequência outra de alternâncias de determinações partindo-se das posições ‘b1’, ‘b2’, ‘b3’ e ‘b4’ (do entorno), em direção às extremidades.

Dessa forma teremos: a) Na direção indicada como ‘b1’ (superior), Rota determina Costa Leste; Costa Leste determina Portos Brasileiros; Portos brasileiros determina Custo onerado; Custo onerado determina Extremo Oriente. b) Na posição indicada como ‘b2’ (inferior), Rota determina Costa Oeste; Costa Oeste determina Portos: chilenos/peruanos; Portos: chilenos/peruanos determina Diminuição de custo; Diminuição de custo determina Extremo Oriente. c) Na posição indicada como ‘b3’ (lado esquerdo), Rota determina Oceano Pacífico; Oceano Pacífico determina Trajeto menor; Trajeto menor determina Extremo Oriente. d) Na posição indicada como ‘b4’ (lado direito), Rota determina Oceano Atlântico; Oceano Atlântico determina Trajeto maior; Trajeto maior determina Extremo Oriente.

Nessa ordem o contexto do acontecimento de enunciação dos *Corredores Bioceânicos* põe em destaque outra *reescrituração*, pelo efeito de evidência resgatado através da observação de um *memorável*. Com isso emerge um antecedente à *designação* de *Corredor Bioceânico*, trata-se da Marcha para o Oeste “que teve início por volta de 1939, e se tratava de um projeto Político de ‘colonização’ proposto pelo presidente Getúlio Vargas, ou seja, tinha como objetivo ocupar uma região ‘despovoada’ do Brasil, e podemos dizer, estabelecendo melhor as fronteiras do país”. (OLIVEIRA, 2013, p. 26-27).

Neste contexto, cabe mencionarmos que a *Marcha*, referida em 1939 como *projeto político de colonização* do Brasil - enquanto república -, de fato retoma um outro sentido do Brasil - enquanto colônia portuguesa -, cuja ocupação territorial dar-se-á, inicialmente, pelo litoral da costa do Atlântico; posteriormente, buscando cada vez mais sua interiorização em direção ao Oeste, assim,

garantida a política de ocupação de espaços brasileiros pelo processo de criação de vilas ao longo da costa litorânea, a Coroa portuguesa volta, então, os olhos para o interior – o sertão desconhecido -, no sentido de



explorar terras, demarcar fronteiras oeste com os espanhóis, fundar vilas e incorporá-las ao seu controle administrativo e fiscal. (ZATTAR, 2016, p. 113).

Ao tomarmos estas referências históricas, tal acontecimento de nomeação se apresenta com um sentido de ocupação e um efeito de evidência de expansão. Dessa forma, foram dados os primeiros passos para a garantia da posse territorial à Coroa portuguesa; de outra forma, a Coroa espanhola também procedia sua ocupação-expansão no mesmo território, por seu turno partindo pelo litoral da costa do Pacífico em direção oposta (Leste), interiorizando e demarcando fronteiras.

Por fim, norteados pela pesquisa de Oliveira (2013), foi possível observarmos que o sentido de *Corredor Bioceânico*, em certa medida, *retoma* o sentido da *Marcha para o Oeste*, neste caso entendemos haver uma *reescrituração por substituição*, considerando-se que apesar do Oeste brasileiro atualmente poder ser *designado* civilizado, ainda persistem suas *determinações* por remoto, despovoado e estagnado “em virtude de uma história de enunciações que se apresentam rememoradas neste acontecimento [...]” (GUIMARÃES, 2012 p.115), com suas *referências* estabelecidas pela *designação* desta região de fronteira do Brasil.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O texto “Estudo de Corredores Bioceânicos – 1996” particulariza uma argumentação importante: a possibilidade de geração de um grande ganho geopolítico e econômico para o Brasil.

O que está sendo negado, silenciado, apagado, porquanto as rotas convencionais praticadas pelo Oceano Atlântico, se evidenciam ao considerarmos as vantagens logísticas e os ganhos econômicos demonstrados pela Empresa Brasileira de Planejamento de Transporte, através do texto analisado.

Observando o contexto desta argumentação, é razoável afirmarmos que a designação de um acordo comercial favorável aos interesses das nações latino-americanas



teria sua significação determinada, de um lado, pelo êxito; de outro lado, pelo fracasso das negociações das rotas bioceânicas via Fronteira Oeste.

Colocando dessa maneira podemos observar *Corredor Bioceânico* determinando Mercosul e Cone Sul, por conta disso o que o Corredor Bioceânico designa implica em estabelecer as designações de Mercosul e do Cone Sul.

De outra maneira, os caminhos de análise ampliaram os pontos de observação do acontecimento de enunciação, assim como, o modo de determinação da reescrituração da Marcha para o Oeste nos possibilitaram inferir que as rotas de acesso aos portos chilenos e peruanos na costa do Pacífico, abrem uma latência de futuro (uma futuridade) de redenção dos sentidos de progresso para o Oeste do Brasil.

Deste ponto de vista, em seu tempo, o acontecimento de nomeação da Marcha para o Oeste estabelecia alicerces enunciativos e uma sua latência de futuro porquanto a designação de limites fronteiriços; em tempos presentes, o acontecimento de nomeação dos Corredores Bioceânicos estabelece alicerces enunciativos e um seu significado para além de limites geográficos outrora estabelecidos.

Por fim, a aplicação das novas ferramentas de análise, instituídas pela Semântica do Acontecimento, nos permitiram a cisão do objeto de tal maneira que se fizeram visíveis evidências de outras suas facetas, as quais não se apresentavam imediatamente disponíveis em superfície do texto.

Nessa direção, de maneira especial, pontuamos a retomada de uma marcha para o povoamento regional, reescriturada com um sentido de alternativas de rotas de integração e intercâmbio comercial internacional, por sua vez designadas pela expansão de fronteiras produtivas nacionais, ora percebida em enunciados contidos em um documento tomado como texto, intitulado: *Estudo de Corredores Bioceânicos 1996*. Ademais, foi possível constatarmos evidências do axioma no qual *a opacidade da língua pode ser referida como um fenômeno estável nos estudos da linguagem*

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BRASIL. Ministério dos Transportes. Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes. In. **Estudo de Corredores Bioceânicos - 1996**. Brasília: GEIPOT, 1996.



DIAS, Luiz Francisco; SILVA, Eloisa Elena Resende Ramos. **Formas nominais designativas na constituição do perfil feminino: uma abordagem enunciativa.** In. Revista (Com)Textos Linguísticos, Vitória, v.9, n.12 (2015). Disponível em: <periodicos.ufes.br/contextoslinguisticos/article/download/10525/7504>, acesso em 03/07/2019.

ELIAS OLIVEIRA, Sheila. **Cidadania: história e política de uma palavra.** Campinas: Pontes Editores, RG Editores, 2006.

GUIMARÃES, Eduardo. **A palavra: forma e sentido/** Maria Cecília Mollica e Eduardo Guimarães (orgs.) – Campinas; Pontes Editores, RG Editores, 2007.

GUIMARÃES, Eduardo. **Análise de texto: procedimentos, análises, ensino.** Campinas, SP, Editora RG, 2012.

GUIMARÃES, Eduardo. **Bairro: a especificidade de um nome abstrato.** (in) MORELLO, Rosângela (org.) Giros na Cidades: saber urbano e linguagem. Campinas, SP: LABEURB/NUDECRI - UNICAMP, 2004.

GUIMARÃES, Eduardo. **Os Limites do sentido: um estudo histórico e enunciativo da linguagem.** Campinas, Editora RG, 4ª edição, 2010.

GUIMARÃES, Eduardo. **Semântica do Acontecimento: um estudo designativo da enunciação.** Campinas, SP: Pontes, 2ª edição, 2005.

GUIMARÃES, Eduardo. **Semântica: enunciação e sentido.** Campinas, SP: Pontes Editores, 2018.

HOUAISS, Antônio. **Dicionário Houaiss da Língua Portuguesa.** CD-ROM: International Standard Book Number (ISBN) <9788573029635>. Editora Objetiva, 2009.

KARIM, Taisir Mahmudo. **Dos nomes à história – o processo constitutivo de um estado: Mato Grosso** – Tese (Doutorado) – Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Estudos da Linguagem. Campinas, SP: [s.n.]. 2012.

KARIM, Taisir Mahmudo; SILVA, Giseli Veronês da; KARIM, Jocineide Macedo . **O contorno linguístico de uma geografia – Mato Grosso e seus Mapas: a constituição do atlas mato-grossense a partir do acontecimento de nomeação.** In. Atlas dos Nomes que Dizem Histórias das Cidades Brasileiras: Um Estudo Semântico-Enunciativo de Mato Grosso - (Fase 2). Pág. 329-364. Campinas, SP: Pontes Editores, 2018.

LE GOFF, Jacques, 1924. **História e memória** / Jacques Le Goff; tradução Bernardo Leitão ... [et al.] -- Campinas, SP Editora da UNICAMP, 1990.

LOBATO, Luíza Cruz; AMIN, Mario Miguel. **Estado-nação e hegemonia no século XX sob a perspectiva da teoria dos ciclos hegemônicos de Arrighi.** In. Revista de Geopolítica, v. 6, nº 1, p. 169 - 191, jan./jun. 2015. Disponível em: <<http://www.revistageopolitica.com.br/ojs/ojs-2.2.3/index.php/rg/article/view/179>>, acesso em, 06/03/2015.

MORALIS, Edileusa Gimenes; DALLA PRIA, Albano. **O ato de nomear e o dizer histórico de um lugar.** In. Atlas dos Nomes que Dizem Histórias das Cidades Brasileiras:



Um Estudo Semântico-Enunciativo de Mato Grosso - (Fase I). Pág. 167-179. Campinas, SP: Pontes Editores, 2016.

OLIVEIRA, Rosimar Regina Rodrigues. **A "marcha para o Oeste" no Brasil: entre a civilização e o sertão**. Tese (Doutorado) – Programa de Doutorado em Linguística no Instituto de Estudos da Linguagem da Universidade Estadual de Campinas, SP, 2013.

ORLANDI, Eni P. **Análise de Discurso: princípios e procedimentos**. - 11ª ed., Campinas, SP: Pontes Editores, 2013.

REIS, Celso Abrão dos. **O discurso sobre o Corredor Bioceânico com sentido de integração dos países da América Latina**. Dissertação (Mestrado) – Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul. Unidade Universitária de Campo Grande, 2016.

SIQUEIRA, Carlos. **Diálogos da Liberdade / Carlos Siqueira**. - 1. ed. – São Paulo: Quanta Consultoria e Projetos Ltda., 2009.

ZATTAR, Neuza. **Cáceres – Nome luso que movimentou presente e passado**. In. Atlas dos Nomes que Dizem Histórias das Cidades Brasileiras: Um Estudo Semântico-Enunciativo de Mato Grosso - (Fase I). Pág. 113-130. Campinas, SP: Pontes Editores, 2016.

Recebido em: 01/04/2021 | Aprovado em: 27/05/2021.
