

OS EFEITOS DA CONSTRUÇÃO DO CORREDOR RODOVIÁRIO BIOCEÂNICO NO ORDENAMENTO TERRITORIAL DE PORTO MURTINHO, BRASIL

Jackson Batista Bitencourt¹
Gloria Maria Vargas López de Mesa²

Resumo: Os países sul-americanos construíram uma agenda de integração que resultou na UNASUL. Após a descontinuação dessa agenda, a RILA tornou-se um importante elo geopolítico sub-regional. Ao ligar as duas fachadas oceânicas sul-americanas, o projeto da RILA facilitará o acesso logístico da região Centro-Oeste do Brasil à bacia do Pacífico e intensificará os fluxos comerciais, de investimentos e de pessoas na escala subcontinental. No município fronteiriço de Porto Murtinho, a RILA tem transformado os usos territoriais urbanos, devido à atração de investimentos e à expectativa de desenvolvimento local. Concomitantemente às projeções socioeconômicas positivas, a construção desse Corredor Rodoviário Bioceânico tem desencadeado efeitos deletérios. No segmento imobiliário, o aumento da demanda, em um perímetro urbano limitado por diques fluviais, tem elevado o valor das propriedades. A repulsão de famílias pobres para áreas além do perímetro urbano, susceptíveis à enchentes, e para a cidade paraguaia de Carmelo Peralta, é uma das consequências desse processo.

Palavras-chave: RILA. Território. Segregação urbana. Porto Murtinho.

THE EFFECTS OF THE CONSTRUCTION OF THE BIOCEANIC ROAD CORRIDOR ON THE TERRITORIAL PLANNING OF THE CITY OF PORTO MURTINHO, BRAZIL

Abstract: South American countries built an integration agenda that resulted in the Union of South American Nations. After the discontinuation of this agenda, the Latin American Integration Route (LAIR) project became an important sub-regional geopolitical link. By connecting the two South American ocean coasts, the LAIR project will facilitate logistical access from the Midwest region of Brazil to the Pacific basin and will intensify trade, investment and people flows on a subcontinental scale. In the border town of Porto Murtinho, Brazil, RILA has been transforming urban land uses, due to the attraction of investments and the expectation of local development. Concomitantly with the positive socioeconomic projections, this Bioceanic Road Corridor has triggered deleterious effects. In the real estate segment, the increase in demand, in an urban perimeter limited by river dikes, has raised the value of properties. The repulsion of poor families to areas beyond the urban perimeter, which are susceptible to flooding, and to the Paraguayan city of Carmelo Peralta, is one of the consequences of this process.

Keywords: RILA. Territory. Urban segregation. Porto Murtinho.

¹ Universidade de Brasília, Departamento de Geografia, Brasília, Brasil, jackbitencourt@yahoo.com.br, <https://orcid.org/0000-0003-1399-4879>.

² Universidade de Brasília, Departamento de Geografia, Brasília, Brasil, yoya@unb.br, <https://orcid.org/0000-0002-0186-368X>

LOS EFECTOS DE LA CONSTRUCCIÓN DEL CORREDOR VIAL BIOCEÁNICO EN LA PLANIFICACIÓN TERRITORIAL DE PORTO MURTINHO, BRASIL

Resumen: Los países sudamericanos construyeron una agenda de integración que derivó en UNASUR. Tras la suspensión de esta agenda, la RILA se convirtió en un importante enlace geopolítico subregional. Al conectar los dos frentes oceánicos sudamericanos, el proyecto RILA facilitará el acceso logístico desde la región del Medio Oeste de Brasil a la cuenca del Pacífico e intensificará el comercio, las inversiones y los flujos de personas a escala subcontinental. En el municipio fronterizo de Porto Murtinho, RILA transformó los usos del suelo urbano, debido a la atracción de inversiones y la expectativa de desarrollo local. Concomitantemente con las positivas proyecciones socioeconómicas, la construcción de este Corredor Vial Bioceánico ha desencadenado efectos perjudiciales. En el segmento inmobiliario, el aumento de la demanda, en un perímetro urbano limitado por diques fluviales, ha incrementado el valor de las propiedades. La repulsión de familias pobres hacia zonas fuera del perímetro urbano, susceptibles a inundaciones, ya la ciudad paraguaya de Carmelo Peralta, es una de las consecuencias de este proceso.

Palabras clave: RILA. Territorio. Segregación urbana. Porto Murtinho.

Introdução

O espaço geográfico pressupõe movimento. Com base nessa premissa, fundamentada nas relações entre fixos e fluxos propugnadas por Santos e Silveira (2003), pode-se considerar a América do Sul como um espaço constituído de fluxos com características, intensidades e velocidades distintas, que, por sua vez, forjam territórios, em constante transformação. A construção de um Corredor Rodoviário Bioceânico impõe significativas inflexões ao território, devido aos acréscimos técnicos que redimensionam os processos sociais, políticos e econômicos que se desenvolvem na região impactada. Assim, o projeto da Rota de Integração Latino Americana (RILA) busca proporcionar fluidez territorial entre a porção ocidental do Brasil, que será logisticamente beneficiada, em decorrência de maior proximidade geográfica com a bacia do Pacífico, e o litoral do oceano Pacífico, malgrado a atual condição de espaço periférico, marcado pelo distanciamento em relação aos grandes centros urbanos e das principais redes de circulação nacionais.

O município sul-mato-grossense de Porto Murtinho, localizado na fronteira entre Brasil e Paraguai, desempenha papel-chave nesse processo integrador. Após um período de prosperidade, no início do século XX, devido à produção de erva-mate, a sociedade local tem vivenciado um duradouro período de estagnação socioeconômica. Desde as últimas décadas do século XX, essa sociedade tem vislumbrado a construção de uma conexão rodoviária com o município paraguaio de

Carmelo Peralta e, por conseguinte, com o restante do país vizinho, como uma alternativa viável para estimular o desenvolvimento local e regional. Na medida em que o projeto do Corredor Rodoviário Bioceânico foi formalmente anunciado como um objetivo comum pelos governos do Brasil, do Paraguai, da Argentina e do Chile, em 2015, a cidade de Porto Murtinho passou a ser projetada como um importante nó de uma rede logística multimodal internacional, devido, principalmente, à posição geográfica que apresenta, no limite internacional com o Paraguai e na margem do rio homônimo.

Destarte, a conclusão da pavimentação da *Ruta 15*, entre os municípios paraguaios de Carmelo Peralta e Mariscal José Félix Estigarribia, e o início da construção da ponte internacional sobre o rio Paraguai, entre Porto Murtinho e Carmelo Peralta, tende a intensificar não somente os aportes de investimentos públicos e privados em Porto Murtinho, mas, também, efeitos deletérios decorrentes desse processo, que são atualmente perceptíveis, como a segregação espacial urbana, uma vez que os imóveis locais têm apresentado significativa tendência de elevação dos preços nominais. Com base nessa hipótese, o presente artigo busca apresentar o potencial político da RILA como instrumento de integração sul-americana; identificar segmentos produtivos locais e regionais que serão beneficiados pela construção desse Corredor Bioceânico; e, por fim analisar a dinâmica espacial urbana e os novos usos territoriais em Porto Murtinho, MS, derivados da construção da RILA.

Entender os usos políticos do território, como as projeções de poder (SANCHEZ, 1992), em iniciativas de integração regional por meio de redes de infraestruturas, é fundamental para analisar como as ações de atores causam transformações territoriais. Ademais, busca-se elencar as intencionalidades desses atores e como agem para perfazer os objetivos projetados, em distintas escalas de poder e gestão (RAFFESTIN, 1993). Ademais, Santos e Silveira (2003) destacam que o processo que desencadeia a fluidez territorial é seletivo, na medida em que regiões que produzem bens exportáveis recebem prioridade na construção de redes físicas de infraestruturas, com base no poder de influência política desempenhado por diversos atores privados.

Em relação à escala local, a cidade de Porto Murtinho apresenta padrões de uso e ocupação do solo heterogêneos, caracterizados por áreas como a central, onde predominam as atividades comerciais, a prestação de serviços diversos, a

administração pública e algumas moradias que se destinam tanto a atividades comerciais quanto residenciais; áreas de uso predominantemente residencial; e, aquelas destinadas a atividades portuárias. Nesse contexto, a produção do espaço urbano ocorre de modo complexo, por meio de ações e intenções de atores públicos e privados que intentam projetar poder, de acordo com intencionalidades específicas. Em decorrência de ações conjuntas ou isoladas, surge a configuração do espaço urbano.

Para a consecução dos objetivos apresentados, a opção metodológica é a análise qualitativa de dados quantitativos. Por meio da análise de dados de produção e de custos logísticos, busca-se compreender a importância da RILA como um instrumento que proporcionará maior competitividade internacional à produção da região Centro-Oeste do Brasil, notadamente a do estado do Mato Grosso do Sul (MS). Com base nas escalas geográficas de poder, busca-se identificar e compreender os objetivos de atores nacionais e regionais que projetam influências econômicas e estratégicas, principalmente, na escala local. Nesse caso, a interação e a sobreposição de interesses distintos têm desencadeado transformações urbanas em Porto Murtinho/MS. Por meio de coleta de dados acerca das transações imobiliárias na área urbana e entrevistas com gestores de políticas públicas municipais, busca-se identificar tanto transformações socioeconômicas que estão em curso quanto cenários para o período posterior à conclusão da ponte internacional entre Porto Murtinho e Carmelo Peralta. Portanto, a representação do território está atrelada a estratégias projetadas, cujos agentes e atores, no caso da RILA, atuam em diferentes escalas.

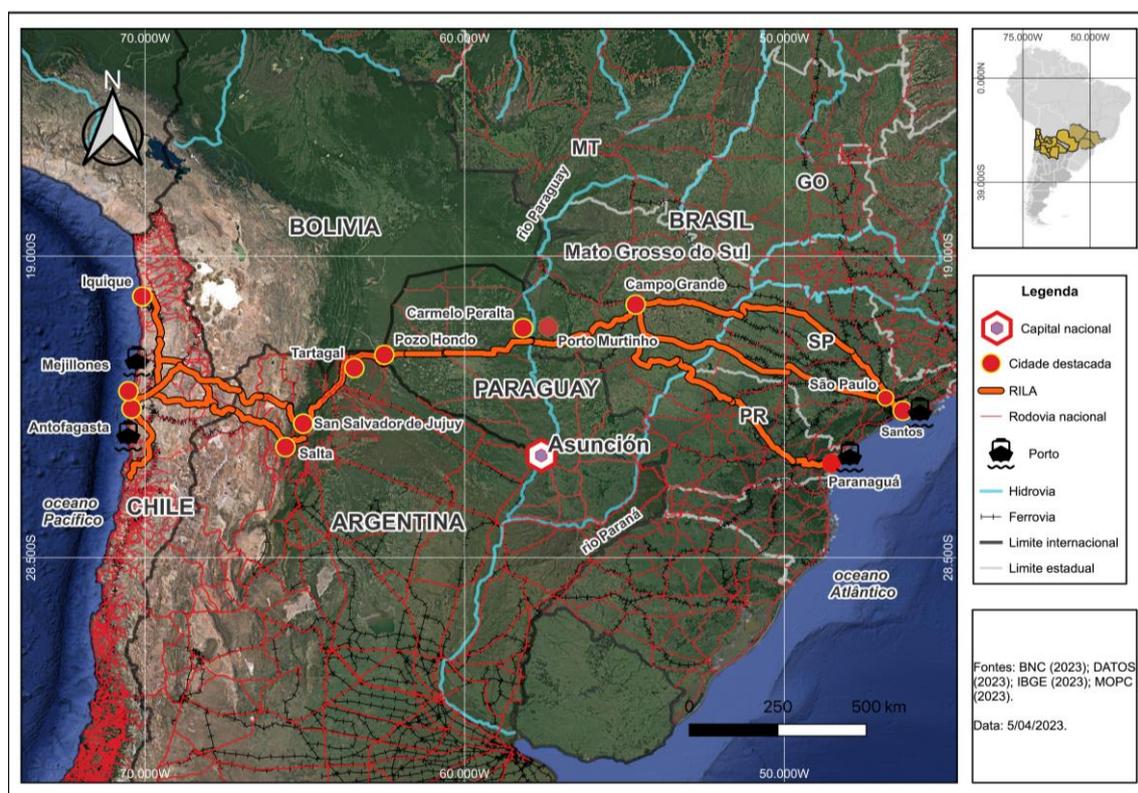
A RILA como um elo comercial e geopolítico sul-americano

Com aproximadamente 2.250 quilômetros de extensão, entre Campo Grande, capital do MS, e Antofagasta, capital da província homônima, no Chile, a RILA será um Corredor Bioceânico que proporcionará maior competitividade à produção regional e integração transfronteiriça entre o centro-sul do Brasil, o Paraguai, o centro-norte da Argentina e o centro-norte do Chile. Os estudos técnicos desenvolvidos pela IIRSA foram incorporados pelos governos de Argentina, Brasil, Chile e Paraguai por meio da Declaração de Assunção sobre Corredores Bioceânicos de 2015, no âmbito da Cúpula do Mercado Comum do Sul de 2015 (BRASIL, 2015), e resultaram na construção da RILA. Além da busca de maior

integração física no âmbito sul-americano, o processo de mudança do eixo econômico e geopolítico global do Atlântico norte para a bacia do Pacífico tem forçado as autoridades brasileiras a forjar acessos mais dinâmicos à costa ocidental da América do Sul, a fim de tornar o comércio com a bacia do Pacífico mais denso e dinâmico.

Embora a construção da RILA decorra de estudos e acordos entre Estados sul-americanos, a gênese desse projeto encontra-se na convergência de objetivos estratégicos entre atores das escalas regional e local. De acordo com Heitor Miranda, prefeito municipal nas décadas de 1990 e de 2000, o projeto de ligação rodoviária com o Paraguai surgiu “da aproximação política entre as comunidades de Porto Murtinho e de Loma Plata, no Paraguai”, uma vez que “[...] identificaram interesses mútuos relacionados à facilitação da mobilidade de pessoas e de bens entre os municípios” (MIRANDA, 2022). Essa aspiração local foi institucionalmente adensada por meio da criação da Zona de Integração do Centro-Oeste Sul-americano (Zicosur), em 1997. Com base em uma iniciativa da Secretaria de Integração Regional de Antofagasta, Chile, a Zicosur, que é uma associação público-privada integrada por entes subnacionais de Argentina, Bolívia, Brasil, Chile, Paraguai, Peru e Uruguai, objetiva agrupar esses entes e promover a inserção competitiva no contexto internacional, ao estimular o desenvolvimento de infraestruturas logísticas e, por conseguinte, a articulação regional (ZICOSUR, 2022). Desse modo, os representantes políticos de Porto Murtinho e Loma Plata ampliaram os debates acerca da construção de uma conexão rodoviária para a escala sul-americana, o que angariou apoio político de atores públicos e privados interessados nesse projeto, visto que esse eixo logístico fora identificado como um instrumento de estímulo ao desenvolvimento regional. Observa-se, portanto, a articulação entre interesses locais, regionais e transnacionais como a gênese integradora do processo político que resultou no projeto de construção da RILA.

Figura 1 - Trajeto rodoviário da RILA



Fonte: IBGE (2022); PARKINSON (2021); Datum: EPSG 4618 SAD 69.

A incorporação desses objetivos pelas autoridades nacionais institucionalizou os estudos técnicos e de viabilidade econômica para a construção de um Corredor Bioceânico entre o estado do MS, Paraguai, Argentina e Chile. Com base na figura 1, identifica-se uma característica comum ao estado do MS, ao Paraguai e às províncias do norte da Argentina: a condição mediterrânea. A ausência de saídas para os oceanos Atlântico e Pacífico limita a inserção dessa região nos fluxos regionais e globais de comércio e, por conseguinte, o desenvolvimento regional e a integração transfronteiriça. Além da referida ponte sobre o rio Paraguai, que está na fase inicial de construção, apenas o trecho rodoviário que passa pelo departamento paraguaio de *Boquerón* ainda não está pavimentado. Após a aprovação de financiamento US\$ 350 milhões do *Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenta del Plata* (FONPLATA), o governo paraguaio depende da aprovação dessa operação pelo Parlamento nacional para iniciar o processo de pavimentação desse trecho (PORTAL PORTUÁRIO, 2022).

Ademais, os ganhos de competitividade da produção regional dar-se-ão pela redução tanto do tempo de viagem quanto dos custos de frete. De acordo com a

tabela 1, a redução do tempo de viagem até Shanghai, por exemplo, é significativamente menor por meio do embarque no porto de Antofagasta, em relação ao porto Santos, SP. Essa redução influencia não somente no custo do frete, mas, também, na possibilidade de exportação de bens perecíveis, como carnes resfriadas, que apresentam maior valor agregado do que aquelas congeladas.

Segundo Parkinson (2021), o custo médio da praticagem portuária em Santos é de US\$ 30.000,00 por navio, ao passo que, em Antofagasta, é de US\$ 3.600,00 por navio. Destarte, a conclusão do Corredor Rodoviário Bioceânico tornou-se fundamental para segmentos políticos e produtivos desses países, uma vez que, além da promoção da integração sub-regional, essa infraestrutura rodoviária proporcionará ganhos de competitividade à produção regional, o que tende a ampliar o comércio internacional de proteína animal e vegetal, minério de ferro, fertilizantes, celulose, sal e cobre (BARROS, *et. al*, 2020). Parkinson (2021), por sua vez, salienta que o acesso a bens de consumo, equipamentos e insumos, como agroquímicos, produzidos em países da bacia do Pacífico, por meio da RILA, seria menos oneroso, uma vez que o tempo de viagem seria significativamente menor, conforme tabela 1, e não haveria a incidência de custos de travessia do canal do Panamá e de desembarque no porto de Santos/SP. Desse modo, setores consumidores e produtivos de estados do MS, MT, GO e RO serão significativamente beneficiados.

Tabela 1 - Comparação de distância e tempo de transporte de cargas por meio de diferentes rotas entre Santos e Shanghai

Rota	Distância (em quilômetros)	Tempo de viagem
Santos (Brasil) e Shanghai (China)	Via Canal de Suez	25.078
	Via Canal do Panamá	24.156
	Via Cape Horn	22.143
	Via Estreito de Magalhães	21.989
Antofagasta (Chile) e Shanghai (China)	18.667	42 dias e 01 hora

Fonte: adaptado de Parkinson (2021).

Além de proporcionar ganhos de competitividade comercial, a RILA é um importante instrumento de busca de alternativas políticas para dinamizar a integração sub-regional. O conjunto de iniciativas e articulações derivado do processo de integração sul-americano promoveu, durante o período de maior convergência política regional, a formação de uma região geopolítica (COSTA, 2009, p. 4). Essa região geopolítica decorreu, portanto, do adensamento institucional que resultou na criação de uma entidade política intergovernamental, a UNASUL,

baseada em princípios e objetivos compartilhados nas relações internacionais. Desse modo, em uma conjuntura marcada pela desintegração econômica e desarticulação política (BARROS, 2020), a construção da RILA representa uma inflexão política sub-regional, uma vez que é o único projeto sul-americano que congrega mais de três países e que se mantém ativo.

O Mato Grosso do Sul: a “futura plataforma” do Brasil

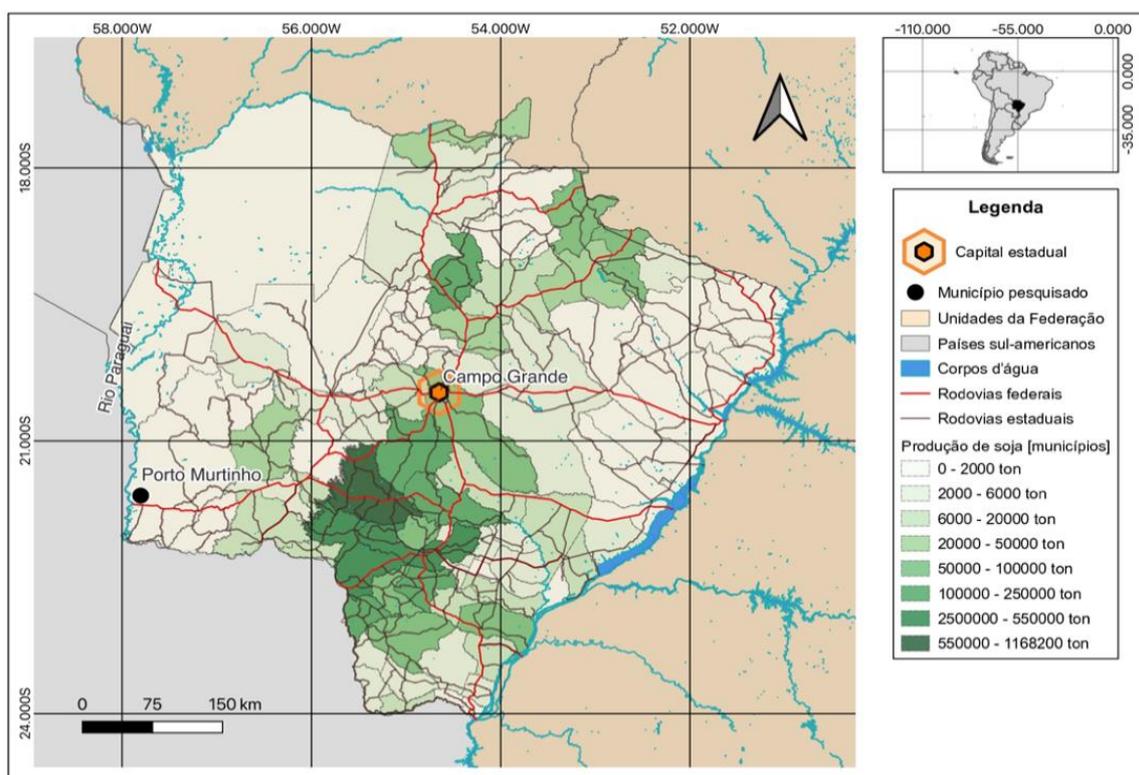
A interdependência econômica e a formação de cadeias regionais e globais de valor são desdobramentos da dinâmica produtiva vigente. Segundo Santos e Silveira (2003), baseada em um meio técnico-científico-informacional cada vez mais fluido, essa dinâmica depende de redes informacionais e de infraestruturas que facilitem a fragmentação territorial do processo de produção e intensifique os fluxos internacionais de comércio. Embora nem sempre seja evidente, essa dinâmica produtiva revela importante influência de postulados geopolíticos.

Na década de 1930, Travassos defendeu que a porção centro-ocidental da área territorial do Brasil desempenhava função estratégica para integrar tanto a bacia do Prata à Amazônica quanto o Brasil à América do Sul (TRAVASSOS, 1947, p. 129). Para o militar brasileiro, o atual território do MS seria uma futura plataforma para atrair os países mediterrâneos para os portos da fachada atlântica e para promover a projeção territorial do Brasil em direção à fachada do Pacífico. Curiosamente, na década de 2020, a construção da RILA consolida essa visão estratégica de integração bioceânica, mas as áreas mediterrâneas sub-regionais buscam os portos da fachada pacífica da América do Sul, ao invés do litoral atlântico, como propugnara Travassos.

A primazia de atividades agropecuárias e de extrativismo mineral é uma característica da estrutura produtiva do MS. Em 2022, soja em grão, farelo e óleos vegetais concentraram aproximadamente 38% das exportações do estado. Países da bacia do Pacífico foram o destino de aproximadamente de 55% dessas exportações, com destaque para a China (COMEXSTAT, 2023). O escoamento dessa produção depende fundamentalmente dos portos de Santos e de Paranaguá, na fachada atlântica da América do Sul. A fim de mitigar essa dependência, e reduzir os custos logísticos, atores públicos e privados estaduais têm direcionado investimentos à construção de terminais portuários em Porto Murtinho, na margem esquerda do rio Paraguai.

De acordo com a figura 2, a produção de soja concentra-se na faixa central do MS. Leis relacionadas ao zoneamento ambiental do Pantanal restringem a expansão do cultivo desse grão para oeste, ao passo que variações altimétricas significativas também dificultam a mecanização desse cultivo para leste. Desse modo, a existência de traçados rodoviários longitudinais, notadamente a BR 267, facilitam o escoamento entre a região central do MS e os portos da fachada atlântica. Em decorrência da construção da RILA, foram realizadas melhorias estruturais no trecho da BR 267, entre a região central do estado e Porto Murtinho, como a ampliação de pistas e a construção de acessos à área portuária desse município. Embora o transporte rodoviário de grãos até portos chilenos não seja economicamente viável, devido às limitações logísticas decorrentes da elevada altitude da cordilheira dos Andes, a qualidade da estrutura rodoviária disponível até Porto Murtinho, como parte da RILA, tem atraído investimentos públicos e privados no setor de terminais portuários para a escala local.

Figura 2 - Produção de soja no MS (por município/2022)



Fonte: IBGE (2023); Datum: SIRGAS 2000.

Além da construção do terminal do Grupo FV Cereais, que exportou 272.000 toneladas de soja, em 2022, mas apresenta capacidade de exportação de 450.000

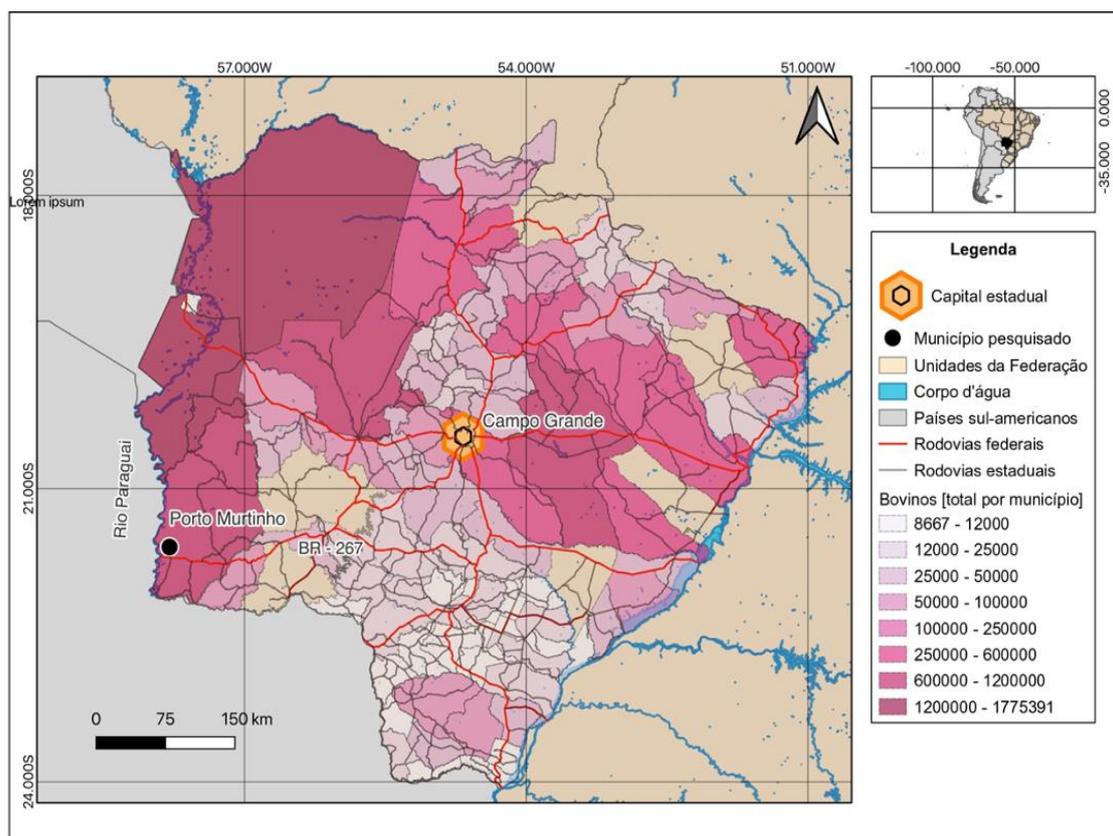
toneladas, o projeto Docas Fluvial de Murtinho, o Porto Saladero e a concessão da Agência Portuária de Porto Murtinho (APPM) representam não somente a possibilidade de ampliação da exportação de grãos, mas, também, a diversificação de tipos de produtos embarcados, como açúcar e fertilizantes (SIQUEIRA, 2022). O montante de soja exportado pelo MS foi de aproximadamente US\$ 2,1 bilhões em 2022 (COMEXSTAT, 2023), enquanto pelo terminal Grupo FV Cereais foram escoados aproximadamente US\$ 126 milhões, com base no valor médio da saca de 60 quilogramas equivalente a R\$ 150,00 no estado do MS e na cotação de US\$ 1.00 = R\$ 5,29, em 30/12/2022 (APROSOJA, 2023; BRASIL, 2022). A construção de novos terminais portuários deve, portanto, ampliar significativamente o papel de Porto Murtinho como um nó estratégico de uma rede logística de exportações de proteína vegetal.

Juntamente com a soja, a atividade pecuária representa outra importante parcela da agenda comercial do MS. Em 2022, carne bovina e carnes de aves constituíram aproximadamente 17% das exportações do estado, com um montante de aproximadamente US\$ 1,4 bilhão. Países da bacia do Pacífico foram o destino de mais de 75% dessas exportações, com destaque para a China, Estados Unidos, Hong Kong e Chile. Em 2022, o MS foi responsável por 10,7% dessas exportações (COMEXSTAT, 2022). Conforme a figura 3, verifica-se que os maiores rebanhos bovinos estão localizados nas porções ocidental e oriental do MS, áreas que não são destinadas ao cultivo de grãos. As limitações legais e naturais impostas à expansão da soja são fundamentais à primazia de atividades pecuárias nessas áreas, notadamente em Porto Murtinho e adjacências.

Essa disponibilidade de rebanhos bovinos estimulou a empresa Marfrig a construir um frigorífico em Porto Murtinho, em 2009, que foi o principal investimento privado local, após quase um século de estagnação econômica, desde o apogeu da produção de erva-mate e de charque (AÇÃO ESTRATÉGICA, 2017). Devido a dificuldades logísticas, a empresa optou pelo encerramento das atividades em 2021, o que impactou severamente a condição socioeconômica local. Para Parkinson (2021), a redução do tempo de viagem e de custos de transporte são ativos que favorecerão a retomada das atividades do frigorífico. O governo estadual, por sua vez, apresentou um projeto para a construção de um terminal portuário adaptado ao desembarque de bois vivos, o que dinamizaria o processo de abate (MATO GROSSO DO SUL, 2017). Assim, o incremento da oferta de rebanhos e da

competitividade em mercados da bacia do Pacífico, por meio da RILA, atende a interesses estratégicos dos segmentos exportadores de proteína animal.

Além disso, a possibilidade de importações de bens de consumo e de insumos pode transformar Porto Murtinho em um importante nó de uma rede logística sul-americana. A redução de tempo de viagem e de custos de frete beneficiará, também, as importações de, por exemplo, fertilizantes. Em 2022, a importação de adubos ou fertilizantes químicos totalizou US\$ 24,7 bilhões, o maior registro entre os itens importados pelo Brasil. Embora a Rússia tenha sido o maior fornecedor, países da bacia do Pacífico, como China, Canadá, Estados Unidos, Chile e Austrália representaram aproximadamente 35% do total importado (COMEXSTAT, 2023). Os ganhos de competitividade, tanto pela exportação de proteína animal quanto pela importação de fertilizantes, forjam uma convergência de interesses entre segmentos produtores sul-mato-grossenses e representantes políticos estaduais que, por sua vez, encontram respaldo político na escala nacional que, além de buscar manter o apoio estratégico desses segmentos, visa ao incremento dos fluxos comerciais como fator de estímulo à ampliação da produção agropecuária e, por conseguinte, da participação nacionais nos fluxos internacionais de comércio. Destarte, os atores públicos e privados nas escalas regional e nacional primam, sobretudo, pelos ganhos de competitividade decorrentes da construção da RILA.

Figura 3 - Rebanhos bovinos no MS (por município/2021)

Fonte: IBGE (2022); Datum: SIRGAS 2000.

Nesse contexto, o município de Porto Murtinho surge como um nó estratégico de uma rede logística regional e internacional. Além da localização estratégica na fronteira entre Brasil e Paraguai, o que favorece a atração de empresas que dependem de fluxos de mercadorias, a grande concentração de caminhões que transportaram grãos para os terminais portuários da cidade pode ser redirecionada para a distribuição de fertilizantes que foram transportados entre os portos do Chile e Porto Murtinho, por meio da RILA, o que reduzirá os custos de frete. Esse Corredor Bioceânico apresenta, portanto, o potencial para ser um eixo de desenvolvimento na região central da América do Sul.

Porto Murtinho: usos territoriais no espaço urbano

Localizada no extremo sudoeste do MS, a cidade de Porto Murtinho está distante aproximadamente 200 km de Jardim, a cidade brasileira mais próxima. No lado paraguaio da fronteira, além da cidade de Carmelo Peralta, localizada na margem direita do rio Paraguai, Loma Plata, outra cidade próxima, está distante 277

km (PARKINSON, 2021). Apesar desse distanciamento geográfico, os fluxos de carga, seja por meio do transporte rodoviário de grãos pela BR 267, seja por meio dos embarques fluviais dessas *commodities*, têm aumentado paulatinamente em Porto Murtinho. A conclusão do asfaltamento do trecho da RILA entre Carmelo Peralta e Loma Plata tem proporcionado crescente aquisição de produtos alimentícios nesta cidade paraguaia, que é um dos mais importantes centros de produção de alimentos no Paraguai.

Embora apresente 17.505 km² de área territorial (IBGE, 2022), o município de Porto Murtinho dispõe de um perímetro urbano relativamente exíguo: aproximadamente 11,5 km² (PORTO MURTINHO, 2022). Esse perímetro é delimitado fisicamente por diques fluviais, que foram construídos na década de 1980, a fim de proteger a cidade de recorrentes enchentes do rio Paraguai (ANDRADE, 2021). Em decorrência da construção da RILA, o município tem recebido investimentos para melhoria da infraestrutura, como a pavimentação dos acessos à área portuária, o aprimoramento de serviços públicos locais e o estabelecimento de empresas privadas, o que tem estimulado, por exemplo, a aquisição de imóveis no perímetro urbano.

O contingente populacional estimado é de 17.460 habitantes, o que corresponde a um município de pequeno porte I (IBGE, 2022). Embora investimentos públicos e privados tenham sido direcionados ao município, problemas socioeconômicos ainda atingem grande parte da população local, o que tem colocado em dúvida o potencial de Porto Murtinho para atrair novos investimentos produtivos. Um desses problemas é a exclusão socioeconômica. Atualmente, 7.211 pessoas são beneficiárias no Cadastro único de programas e ações contra pobreza e problemas sociais do Ministério da Cidadania (BRASIL, 2022), o que representa 41,30% da população total do município.

A escassez de mão de obra qualificada é outro problema, uma vez que não há cursos de formação técnica na cidade e os polos de educação à distância de cursos superiores foram implantados recentemente. As administrações do Centro de Triagem Logística Mécarí e do terminal portuário FV Cereais, investimentos privados recentemente concretizados, têm enfrentado dificuldades para contratar funcionários. Segundo o prefeito municipal Nelson Cintra, o poder público municipal tem estabelecido parcerias com entidades vinculadas ao Sistema S, para cursos rápidos de qualificação profissional, mas reconhece que essa iniciativa não é

suficiente. Nesse contexto, não há um planejamento estratégico para qualificar a mão de obra local, enquanto as obras não “saírem do papel”, segundo o prefeito (CINTRA, 2022).

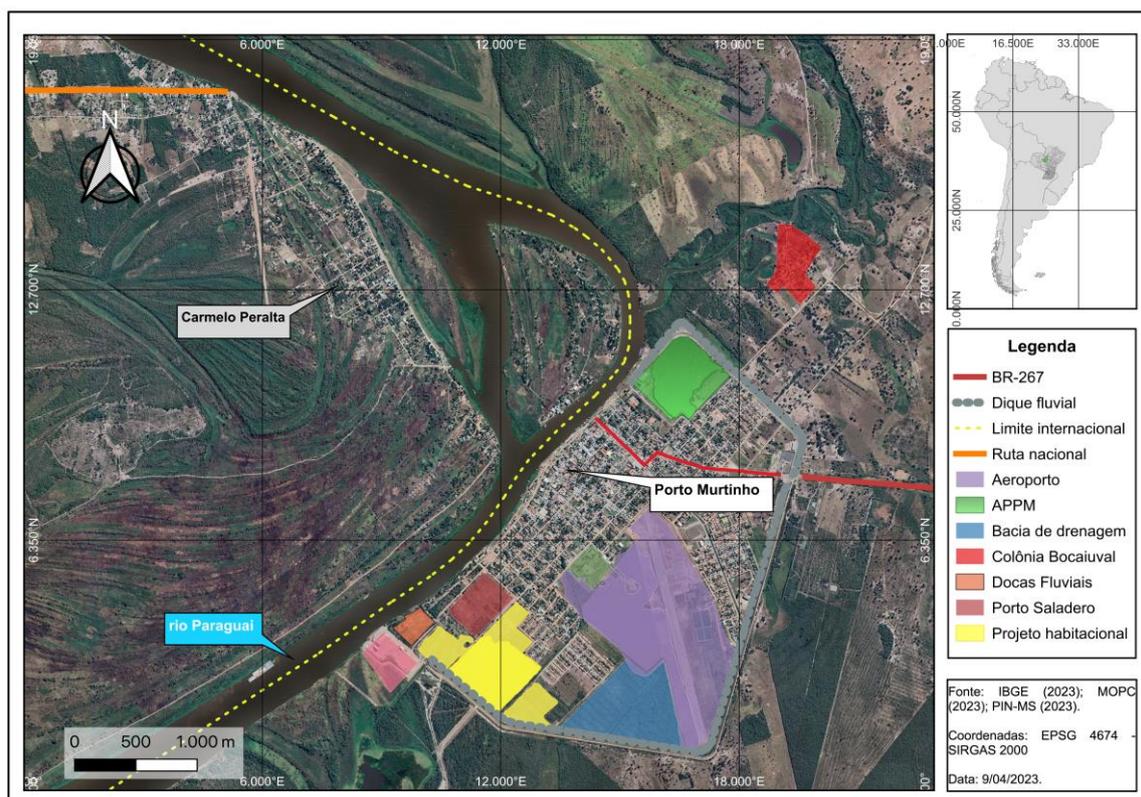
A criação de empregos, a destinação de áreas urbanas para atividades portuárias e a expectativa de atração de investimentos decorrentes da RILA têm imposto novos usos territoriais na escala local. Embora ainda seja um processo em estágio inicial, os novos investimentos privados elevaram a massa salarial de uma parte da população local, o que tem contribuído para a elevação da demanda de imóveis no perímetro urbano. Além disso, a destinação de espaços urbanos para investimentos portuários, como o Docas Fluvial Porto Murtinho e o Porto Saladero (figura 4), tem limitado a disponibilidade de áreas não construídas. Por fim, a construção da RILA tem estimulado empresas regionais e nacionais a consultar a administração municipal acerca da viabilidade de “construção de projetos de médio e grande porte, como centros de distribuição de produtos, estacionamentos de triagem, unidades de manutenção de caminhões e hotéis” (*Ibidem*). Essa conjuntura tem causado não somente o aumento da demanda de imóveis urbanos, mas, também, a intensificação da segregação residencial.

Decorrente da produção desigual do espaço urbano, a segregação residencial é um dos processos espaciais que geram a desagregação desse espaço (CORRÊA, 2013, p. 39). Nesse contexto, a localização é a essência da segregação residencial da cidade capitalista, uma vez que impõe a diferenciação e o fracionamento ao espaço urbano. Para Spósito (2013, p. 65), a intensidade da fragmentação social determina a complexidade da segregação residencial. Desse modo, usa-se o entendimento de que a segregação ocorre quando os modos de diferenciação praticados em determinada área urbana resultam em significativa separação espacial e, conseqüentemente, causam a fragmentação parcial entre o segmento segregado e o restante do espaço urbano, o que dificulta o estabelecimento de relações e de fluxos socioeconômicos, políticos, culturais e psicossociais que fundamentam a dinâmica da cidade.

As dinâmicas urbanas fragilizadas pela segregação evidenciam, por conseguinte, um processo de fragmentação das relações sociais na escala local: “constituem, por si mesmas, uma ordem totalitária, cujo objetivo estratégico é romper a totalidade concreta, destroçar o urbano. A segregação complica e destrói a complexidade” (LEFEBVRE, 2008, p. 108). No contexto de Porto Murtinho, a

crescente ocupação de espaços além dos diques fluviais representa, por conseguinte, um processo de esgarçamento do tecido urbano local (GUERRA, 1992), que implicará no aprofundamento de problemas urbanos, como exclusão socioeconômica, aumento do contingente populacional vulnerável a enchentes, insuficiência de serviços públicos e incremento de problemas de segurança pública.

As características intraurbanas de uma cidade derivam do padrão de crescimento e das vulnerabilidades decorrentes desse processo. No caso de Porto Murinho, o estabelecimento de empresas logísticas tem destinado parte do espaço urbano a atividades produtivas, o que tem restringido o uso do solo para construção de novas áreas residenciais. Na figura 4, identifica-se que a maior parte do perímetro urbano de Porto Murinho está ocupado, principalmente, por imóveis com construções ou destinado a investimentos portuários privados. As maiores áreas sem a presença de construções pertencem ao aeroporto municipal, à APPM, à FV Cereais, à Il Companhia de Fronteira do Exército, às áreas de drenagem de águas pluviais e às duas empresas que construirão terminais portuários no município. O adensamento da ocupação do espaço urbano, que é fisicamente limitado pelo traçado poligonal de diques fluviais (figura 4), desencadeia um processo de reprodução social cada vez mais fragmentado e desigual, o que resulta na descontinuidade do tecido urbano. Paulatinamente, registra-se que “um número maior de famílias busca espaço para moradia em regiões externas dos diques, principalmente em uma área denominada de colônia Bocaiuva!” (ABADIE, 2022).

Figura 4 - Vista do perímetro urbano de Porto Murtinho/MS e Carmelo Peralta/AP

Fonte: OSM (2022); Porto Murtinho (2022); pesquisa de campo (2022); Datum WGS 84, EPSG 4326

A descontinuidade do tecido urbano decorre de iniciativas de parcelamento e edificação realizadas em espaços distantes dos centros urbanos principais. Quando essa descontinuidade é determinada por uma conjuntura de exclusão socioeconômica, ocorre a formação de aglomerados subnormais, como a colônia Bocauival. Segundo o IBGE (2020), o aglomerado subnormal constitui um padrão de ocupação irregular de áreas urbanas públicas ou privadas, cuja finalidade principal é a moradia. Além disso, são, geralmente, caracterizados por um padrão urbanístico irregular, escassamente providos de serviços públicos essenciais.

De acordo com Abadie (2022), que coordena os programas sociais da prefeitura de Porto Murtinho, o número de famílias que passaram a viver fora do perímetro urbano aumentou, nos últimos anos, devido, em grande medida, à elevação do custo de moradia. Embora esses contingentes variem sazonalmente, os registros municipais indicam que mais de 50 famílias vivem em habitações precárias na colônia do Bocauival, uma vez que há registros de ligações irregulares de água potável e de energia elétrica, ausência de rede de esgotos e de coleta de lixo, crescente presença de moradias improvisadas e insalubres e registro de surtos de

doenças. Até 2019, cerca de 15 famílias residiam nessa área. A maioria delas é oriunda do próprio município ou de Carmelo Peralta. Embora a administração municipal vislumbresse a realocação dessas pessoas para áreas com melhor infraestrutura, no perímetro urbano, o aumento continuado de moradores tem inviabilizado esse processo. Nesse contexto, “há realocações temporárias apenas nos períodos de enchentes, pois as próprias famílias optam por retornar a essa área” (ABADIE, 2022). A expectativa de obtenção de emprego na construção da ponte internacional, de reconhecimento da posse de propriedade e o significativo aumento do custo de moradia no perímetro urbano são as principais causas desse processo.

O poder público municipal mantém políticas públicas que visam à suficiência habitacional. Na área de expansão habitacional, conforme figura 4, a administração municipal desenvolve, por exemplo, o Projeto Sub-50 e o loteamento dom Pepe, como iniciativas para promover o acesso a habitações de interesse social. No entanto, “muitas famílias beneficiadas por esses projetos têm repassado os imóveis e retornado para moradias improvisadas na colônia Bocaiuval” (*Ibidem*). A possibilidade de aferir ganhos econômicos, na esteira do aumento da demanda de imóveis, bem como a elevação dos valores de aluguéis, têm sido as causas principais do abandono das habitações localizadas no perímetro urbano.

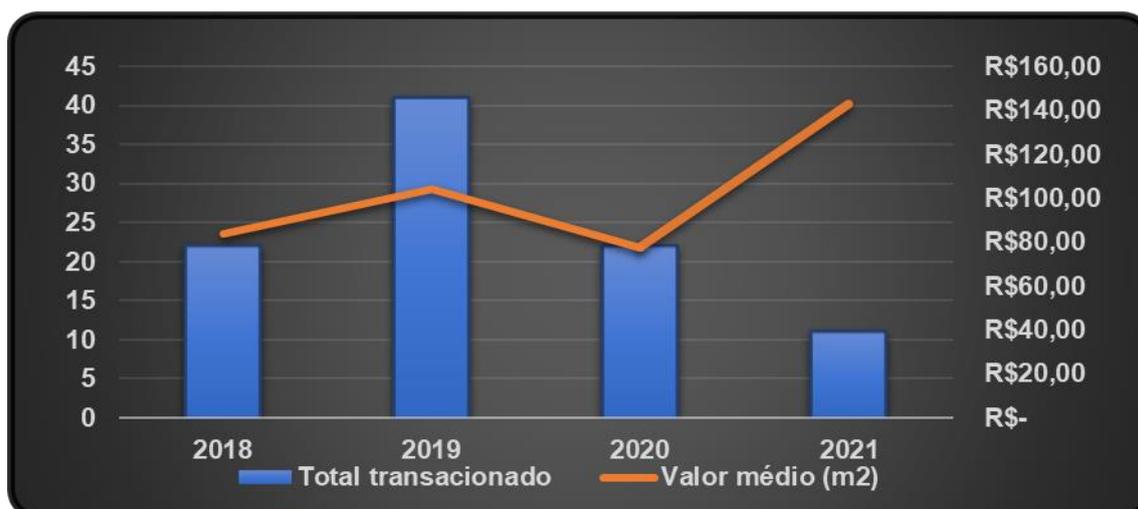
A fim de promover maior racionalidade ao uso do solo urbano, o poder público municipal iniciou estudos para a conclusão de um plano diretor. Por meio de zoneamentos urbanos que preservem áreas residenciais, o que evitará a ocupação habitacional irregular de, por exemplo, áreas de drenagem pluvial, e a construção de instalações industriais nessas áreas, as autoridades locais buscam conter as exposições sociais a riscos ambientais, sanitários e de exclusão econômica, que decorrem da ocupação desordenada do espaço urbano (GIRÃO et. al., 2018, p. 72), notadamente na área da colônia Bocaiuval, bem como a limitação da verticalização, o que é crucial à viabilidade do aeroporto municipal.

Desde 2018, quando as obras de pavimentação dos acessos portuários e de construção do terminal FV Cereais iniciaram, em decorrência da implantação da RILA, tem sido registrada elevação significativa dos preços nominais dos imóveis urbanos transacionados, conforme o gráfico 1, com base em informações do Cartório de Registro de Imóveis de Porto Murtinho (pesquisa de campo, 2022). Malgrado a retração registrada em 2020, na esteira da pandemia de Covid-19, entre

2018 e 2021, o valor nominal médio do m² dos imóveis transacionados apresentou elevação de 69,1%, ao passo que o total transacionado registrou queda de aproximadamente 73%, entre 2019 e 2021.

O aumento do valor médio decorre, em grande medida, de expectativas positivas em relação a investimentos públicos e privados na escala local, o que pode aumentar a demanda de imóveis urbanos, no médio prazo. A queda no total de imóveis transacionado indica que a elevação dos preços tem sido superior ao poder de compra da maioria dos moradores locais, o que corrobora a tendência de valorização dos imóveis urbanos decorrente de fatores externos positivos, como a elevação da demanda após a confirmação de novos investimentos decorrentes da construção da ponte internacional e do início dos fluxos rodoviários da RILA. Além disso, em 2021, 90% dos imóveis urbanos transacionados foram registrados oficialmente por pessoas físicas e jurídicas não residentes em Porto Murtinho. Desse modo, verifica-se que a cidade tem atraído novos residentes ou investidores em busca de ganhos derivados da especulação imobiliária.

O processo de segregação residencial que se desenvolve em Porto Murtinho influencia, também, o espaço urbano do município paraguaio de Carmelo Peralta. Localizado na margem direita do rio Paraguai, Carmelo Peralta tem aproximadamente 4.000 habitantes (PARAGUAI, 2022). Porto Murtinho e Carmelo Peralta apresentam fluxos compatíveis com cidades-gêmeas. Para Machado (2005), esses arranjos urbanos constituem adensamentos populacionais, atravessados pela linha de fronteira seca ou fluvial, que apresentam significativo potencial de integração econômica e cultural transfronteiriça, assim como problemas recorrentes na região de fronteira, como o escasso controle da circulação de bens, serviços e indivíduos. O aumento do custo de moradia em Porto Murtinho é uma das principais causas do aumento da migração de famílias residentes para Carmelo Peralta.

Gráfico 1 - Total transacionado e preço nominal médio de imóveis urbanos

Fonte: Cartório de Registro de Imóveis de Porto Murtinho (pesquisa de campo, 2022).

Classificada como interação fronteira do tipo capilar, que se fundamenta em trocas difusas que emergem espontaneamente entre as aglomerações e que podem evoluir no sentido de integração sem atuação formal de entidades governamentais (Ibidem, 2005), as migrações entre residentes de Porto Murtinho e Carmelo Peralta são tradicionais e recorrentes. No entanto, nos últimos anos, essa tendência tem se intensificado. Na medida em que o município paraguaio não dispõe de serviços públicos suficientes para atender a população local, parte desse contingente acessa os serviços prestados pelo município brasileiro. Segundo a Secretaria Municipal de Educação (pesquisa de campo, 2022), há 2.830 alunos matriculados nas instituições de ensino de Porto Murtinho em 2022. Oficialmente, há 66 alunos brasileiros e 7 paraguaios que residem em Carmelo Peralta e que frequentam instituições de ensino na cidade brasileira, o que representa aproximadamente 2,6% das matrículas. No entanto, “esse percentual pode atingir 10%, pois grande parte dos brasileiros que residem na cidade paraguaia não declaram moradia no município paraguaio, devido ao receio de serem impedidos de frequentar instituições escolares brasileiras” (CARDOSO, 2022).

Do mesmo modo, os atendimentos hospitalares repetem essa tendência. Segundo a Secretaria Municipal de Saúde, foram realizados 25.347 atendimentos hospitalares, ambulatoriais e de exames em 2021. Declaradamente, 2.136 atendimentos foram realizados para cidadãos paraguaios, enquanto 2.292 foram realizados para brasileiros que residem em Carmelo Peralta. Assim, aproximadamente 17,5% dos atendimentos realizados em Porto Murtinho são

destinados a não residentes, o que “atinge, em alguns períodos, a capacidade máxima do sistema de saúde local” (GOMIDES, 2022). Na medida em que a segregação urbana em Porto Murtinho pressiona a mudança de domicílio de moradores locais para Carmelo Peralta, a demanda de não-residentes aumentará em relação a serviços públicos prestados na cidade brasileira.

Uma vez que o total de população residente é a base para o cálculo de repasses orçamentários estaduais e federais para os serviços públicos locais, o aumento de atendimentos a não-residentes não será considerado para incremento desses repasses, o que tende a dificultar a prestação desses serviços. Além disso, em 2022, a construção da ponte internacional agregará as demandas de aproximadamente 500 trabalhadores a esse sistema de saúde. Machado (2005) defende que, além de receber maiores investimentos, as cidades-gêmeas deveriam ser tratadas como áreas prioritárias de políticas públicas destinadas à Faixa de Fronteira, visto que os fluxos territoriais de pessoas, bens e investimentos expressam-se de modo e com amplitudes distintas no território, e desencadeiam consequências, às vezes, deletérias, como ilícitos transfronteiriços ou elevadas demandas de serviços públicos, na escala local. No entanto, as articulações políticas entre as escalas nacional, estadual e local não têm sido efetivas para construir um planejamento territorial que busque não somente promover o desenvolvimento socioeconômico local, mas, também, mitigar os efeitos negativos decorrentes da construção da RILA.

A RILA transformará Porto Murtinho em uma plataforma logística internacional para a economia do MS e adjacências. Por meio dessa plataforma, fluxos de bens, serviços e pessoas tornarão a produção regional mais competitiva em mercados sul-americanos e asiáticos, bem como as importações menos dispendiosas. No entanto, essa visão global/regional não tem priorizado as transformações socioeconômicas na escala local. Embora seja constitucionalmente um ente federado autônomo, no âmbito da organização político-administrativa da República Federativa do Brasil (BRASIL, 2022), os municípios dispõem, geralmente, de escassos recursos políticos e econômicos para desenvolver políticas territoriais efetivas, na escala local/regional. Mesmo que a gênese do projeto de um Corredor Rodoviário Bioceânico esteja vinculada à escala local, o poder político e econômico das escalas nacional e estadual incorporou e liderou os projetos da RILA. Conseqüentemente, o poder público de Porto Murtinho tem apenas reagido às transformações decorrentes da

construção da RILA. Os investimentos decorrentes das escalas estadual e nacional visam, principalmente, ao desenvolvimento de infraestruturas que beneficiem a fluidez logística da produção estadual. O desenvolvimento socioeconômico, o planejamento urbano e a ampliação dos serviços públicos locais ainda não foram devidamente priorizados.

Considerações Finais

Analisar políticas territoriais, no âmbito de projetos de integração sul-americana, representa um desafio considerável à Geografia Política e à Geografia Urbana. Na medida em que o eixo geopolítico e econômico global migra do Atlântico norte para a bacia do Pacífico, os Estados sul-americanos buscam alternativas políticas e estratégicas que os melhor posicione em relação, principalmente, aos potenciais mercados consumidores oriundos dessa inflexão mundial. No caso brasileiro, a RILA, além de fornecer uma saída para portos chilenos, pode proporcionar maior fluidez territorial à região Centro-Oeste do país, notadamente ao estado do MS, o que favorecerá a agenda comercial do país, devido à maior competitividade que será alcançada pela produção regional de proteína vegetal e animal, assim como a importação menos onerosa de bens fornecidos oriundos da bacia do Pacífico ou de países vizinhos, como fertilizantes, trigo e bens de consumo, devido à redução de custos logísticos.

Nesse contexto, a cidade de Porto Murtinho, na fronteira do Brasil com o Paraguai, surge com o potencial de se tornar um importante nó logístico global. No entanto, apenas a localização estratégica dessa cidade não será suficiente para promover o desenvolvimento local e, por conseguinte, reduzir as assimetrias socioeconômicas em relação às regiões mais dinâmicas do estado. Visto que os segmentos produtores de proteína animal e vegetal do MS influenciam significativamente as decisões das escalas políticas estadual e nacional, os investimentos públicos destinados a Porto Murtinho têm dinamizado prioritariamente a infraestrutura logística local, ao passo que o desenvolvimento humano, socioeconômico e de serviços públicos ainda depende do poder político local, que tem escopo orçamentário limitado.

Em suma, a desarticulação entre os objetivos das diferentes escalas de poder tem influenciado negativamente, por exemplo, o ordenamento territorial urbano de Porto Murtinho. A expectativa de desenvolvimento local decorrente da RILA

desencadeou um processo de elevação dos preços nominais dos imóveis urbanos que, entre outros desdobramentos, tem intensificado a segregação espacial, a formação de aglomerados subnormais e a migração de residentes locais para a cidade paraguaia de Carmelo Peralta, uma vez que não conseguem honrar os elevados custos de moradia. Desse modo, ao invés de reduzir as assimetrias entre espaços opacos e luminosos no MS, a construção da RILA tem causado graves efeitos deletérios às relações que compõem o tecido urbano de Porto Murtinho. Uma maior representatividade local nas instâncias de planejamento e decisórias da RILA apresenta-se como uma alternativa incontornável, caso o objetivo de integração logística intercontinental e sul-americana incorpore, de fato, os desafios enfrentados pela escala local.

REFERÊNCIAS

ABADIE, J. **Depoimento**. Entrevistador: Jackson Bitencourt. Uma gravação digital. Entrevista realizada em Porto Murtinho/MS, em 6 de abril de 2022.

AÇÃO ESTRATÉGICA. **Governo inicia negociações para reabertura de unidade do Marfrig em Porto Murtinho**, SEMAGRO/MS, de 28 de setembro de 2017. Disponível em: <https://www.semagro.ms.gov.br/governo-inicia-negociacoes-para-reabertura-de-unidade-do-marfrig-em-porto-murtinho/> . Acesso: 19 de dezembro de 2021.

ANDRADE, S. **Estado conclui em março a reconstrução do dique de Porto Murtinho**. Subsecretaria de Comunicação do governo de MS, de 6 de fevereiro de 2021. Disponível em: <http://www.ms.gov.br/estado-conclui-em-marco-a-reconstrucao-do-dique-de-porto-murtinho/> . Acesso: 20 de abril de 2022.

APROSOJA. Associação dos Produtores de Soja e Milho de Mato Grosso. **Histórico da cotação do preço da soja**. Disponível em: <http://www.aprosoja.com.br/soja-e-milho/historico-cotacao/preco-da-soja-disponivel> . Acesso: 2 de maio de 2023.

BARROS, P. S. Desintegração Econômica e Fragmentação Política na América do Sul, 13/08/2020. **Latinoamerica 21**. Disponível em: <https://latinoamerica21.com.br/desintegracao-economica-e-fragmentacao-politica-na-america-do-sul/> . Acesso: 6 de dezembro de 2021.

BARROS, P. S. et. al. **Corredor Bioceânico de Mato Grosso do Sul ao Pacífico: produção e comércio na rota da integração sul-americana**. Campo Grande: UEMS; Rio de Janeiro: IPEA, 2020, 186 p.

BRASIL. Ministério das Relações Exteriores. **Declaração de Assunção sobre Corredores Bioceânicos de 2015**. Disponível em: http://www.itamaraty.gov.br/images/ed_integracao/DeclaracionBioceanicos_PT.pdf . Acesso: 12 de agosto de 2021.

BRASIL. Ministério da Cidadania. Secretaria de avaliação e gestão da informação. Relatório de programas e ações de fevereiro de 2022. Disponível em: <https://aplicacoes.cidadania.gov.br/ri/pabcad/painel.html> . Acesso: 3 de maio de 2022.

- BRASIL. Banco Central do Brasil. **Conversor de moedas em 2022**. Disponível em: <https://www.bcb.gov.br/conversao> . Acesso: 5 de março de 2023.
- CARDOSO, A. **Depoimento**. Entrevistador: Jackson Bitencourt. Uma gravação digital. Entrevista realizada em Porto Murtinho/MS, em 4 de abril de 2022.
- CINTRA, N. **Depoimento**. Entrevistador: Jackson Bitencourt. Uma gravação digital. Entrevista realizada em Porto Murtinho/MS, em 6 de abril de 2022.
- COMEXSTAT. Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços. **Estatística para o comércio exterior do Brasil**. Disponível em: <http://comexstat.mdic.gov.br/pt/home> . Acesso: 5 de março de 2023.
- CORRÊA, R. L. Segregação residencial: classes sociais e espaços urbanos. In: VASCONCELOS, P. A.; CORRÊA, R. L.; PINTAUDI, S. M. (Org.). **A cidade contemporânea: segregação espacial**. São Paulo: Contexto, 2013, p.31-52.
- CORRÊA, R. L. O espaço urbano. 4 ed. São Paulo: Ática, 2000. 174 p.
- COSTA, W. M. da. O Brasil e a América do Sul: cenários geopolíticos e os desafios da integração. **Revista Confins [online]**, número 7, 2009. Disponível em: http://www.uel.br/cce/geo/didatico/omar/brasil_america_sul.pdf . Acesso em: 4 de julho de 2021.
- GIRÃO, I. R. F.; RABELO D. R.; ZANELLA M. E. Análise dos Conceitos: Riscos Socioambientais, Vulnerabilidade e Suscetibilidade. **REGNE**, vol. 4, n. especial, p. 72- 83, 2018.
- GOMIDES, M. **Depoimento**. Entrevistador: Jackson Bitencourt. Uma gravação digital. Entrevista realizada em Porto Murtinho/MS, em 5 de abril de 2022.
- GUERRA, P. Tecido urbano actual : continuidade ou descontinuidade. **Revista Da Faculdade de Letras da Universidade do Porto**, volume 2, pp. 145-174, 1992. Disponível em: <https://ojs.letras.up.pt/index.php/Sociologia/article/view/2618> . Acesso: 4 de maio de 2022.
- IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Aglomerados Subnormais 2019**. Apresentação. Disponível em: https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv101717_apresentacao.pdf . Acesso: 15 de maio de 2022.
- IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Produção Agrícola 2022 – Lavoura Temporária**. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pesquisa/14/10193> . Acesso: 5 de março de 2023.
- IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Cidades e Estados, 2022**. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/ms/porto-murtinho.html> . Acesso: 20 de abril de 2022.
- IBGE. (a) Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Pesquisa da Pecuária Municipal 2022**. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/economicas/agricultura-e-pecuaria/9107-producao-da-pecuaria-municipal.html?=&t=destaques> . Acesso: 21 de abril de 2022.
- LEFEBVRE, H. **A revolução urbana**. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2008, 176 p.
- LEFEBVRE, H. **Espacio y política**. Barcelona: Ediciones Península, 1976, 192 p.

MACHADO, L. O. Estado, Territorialidades, Redes. Cidades-Gêmeas na Zona de Fronteira Sul-americana. In: SILVEIRA, M. L. (org.). **Continentes em Chamas. Globalização e Território na América Latina**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005, pp. 246-284.

MATO GROSSO DO SUL. **Governo inicia negociações para reabertura de unidade do Marfrig em Porto Murtinho**. SEMAGRO/MS. Disponível em: <https://www.semagro.ms.gov.br/governo-inicia-negociacoes-para-reabertura-de-unidade-do-marfrig-em-porto-murtinho/> . Acesso: 5 de maio de 2022.

MIRANDA, H. Depoimento. Entrevistador: Jackson Bitencourt. Uma gravação digital. Entrevista realizada em Campo Grande/MS, em 7 de abril de 2022.

OSM. **Open Street Map**. Disponível em: <https://www.openstreetmap.org/#map=14/-21.7013/-57.8784> . Acesso: 13 de maio de 2022.

PARAGUAI. Ministério de Tecnologías de la Información y Comunicación. Portal de Gobernaciones y Municipios República del Paraguay. **Carmelo Peralta**. Disponível em: <https://www.municipios.gov.py/carmeloperalta/#> . Acesso: 15 de maio de 2022.

PARKINSON, J. C. **Rota Bioceânica**: conheça os detalhes do corredor. Palestra proferida em 12/03/2021. Portal VGV. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=crz6sxotHn8&t=4075s> . Acessado em: 20 de abril de 2021.

PORTAL PORTUÁRIO. **Paraguay: Obras para corredor bioceánico alcanzarían USD 354 millones en 2022**, de 4 de março de 2022. Disponível em: <https://portalportuario.cl/paraguay-obras-para-corredor-bioceanico-alcanzarian-usd-354-millones-en-2022/> . Acesso: 24 de abril de 2022.

PORTO MURTINHO. Secretaria Municipal de Obras, Habitação e Serviços Públicos. **Mapa do perímetro urbano**, 2022.

RAFFESTIN, C. **Por uma geografia do poder**. São Paulo: Ática, 1993. 269 p.

SANCHEZ, E. **Geografía Política**. Madrid: Editorial Síntesis, 1992. 224 p.

SANTOS, M; SILVEIRA, M. L. **O Brasil**: território e sociedade no início do século XXI. 5. ed., Rio de Janeiro: Record, 2003. 473 p.

SIQUEIRA, R. **Portal da Rota Bioceânica, Porto Murtinho terá R\$ 400 milhões de investimento em novos terminais portuários**, SEMAGRO/MS, 8 de fevereiro de 2022. Disponível em: <https://www.semagro.ms.gov.br/portal-da-rota-bioceanica-porto-murtinho-tera-investimentos-de-r-400-milhoes-em-novos-terminais-portuarios/> . Acesso: 23 de abril de 2022.

SPOSITO, M. E. B. Segregação socioespacial e centralidade urbana. In: VASCONCELOS, P. A.; CORRÊA, R. L.; PINTAUDI, S. M. (Org.). **A cidade contemporânea: segregação espacial**. São Paulo: Contexto, 2013, p. 61-93.

TRAVASSOS, M. **Projeção continental do Brasil**. São Paulo: Editora Nacional, 3ª ed, 1938, 249 p.

ZICOSUR. Zona de Integración del Centro Oeste de América del Sur. **Objetivos**. Disponível em: <https://zicosur.co/objetivos/> . Acesso: 23 de abril de 2022.

NOTAS DE AUTOR

CONTRIBUIÇÃO DE AUTORIA

Jackson Batista Bitencourt - Concepção. Coleta de dados, Análise de dados, Elaboração do manuscrito, Revisão e Aprovação da versão final do trabalho.

Gloria Maria Vargas López de Mesa – Elaboração do manuscrito. Participação ativa da discussão dos resultados; Revisão e aprovação da versão final do trabalho.

FINANCIAMENTO

Não se aplica.

CONSENTIMENTO DE USO DE IMAGEM

Não se aplica

APROVAÇÃO DE COMITÊ DE ÉTICA EM PESQUISA

Não se aplica

CONFLITO DE INTERESSES

Não há conflitos de interesses.

LICENÇA DE USO

Este artigo está licenciado sob a [Licença Creative Commons CC-BY](#). Com essa licença você pode compartilhar, adaptar, criar para qualquer fim, desde que atribua a autoria da obra.

HISTÓRICO

Recebido em: 21-11-2022

Aprovado em: 18-02-2023