



Noviembre 2012

A ROTA RODOVIÁRIA BIOCEÂNICA E SEU LIAME COM UMA ZONA DE FRONTEIRA

Roberto Mauro da Silva Fernandes

Graduado em História pela Universidade Federal de Mato Grosso do Sul – UFMS

Mestre em Geografia pela Universidade Federal da Grande Dourados – UFGD (Brasil)

roberto_mauro.78@hotmail.com

RESUMO

O objetivo deste artigo é analisar as interações espaciais decorrentes da implantação da Rota Rodoviária Bioceânica em Mato Grosso do Sul, na Zona de Fronteira do Brasil/Bolívia, como também, identificamos as contradições entre os objetivos propostos com a materialização da infra-estrutura de transporte da mencionada Rota e o que efetivamente foi executado. Os equipamentos circunscritos a Rota estão ensejando interações espaciais que favorecem o processo econômico e/ou político de setores hegemônicos, renegando os demais aspectos sociais e dos outros grupos e sujeitos que também compõem esse território.

Palavras-Chaves: Processo de Integração; Brasil e Bolívia; Rota Rodoviária Bioceânica; Zona de Fronteira

INTRODUÇÃO

A Rota Rodoviária Bioceânica faz parte do projeto que tem a intenção de construir mecanismos de cooperação estatal no continente sul-americano, entre os quais integrá-lo fisicamente. O Projeto surgiu após a primeira cúpula de presidentes da América do Sul, no ano 2000, a denominada Iniciativa de Integração da Infra-Estrutura Regional da América do Sul (IIRSA). Logo, Josef Barat define Rota como:

[...] "o conjunto de infra-estruturas, sistemas operacionais e meios logísticos que, em diferentes escalas e especializações, se integram com o objetivo de propiciar a continuidade do transporte, desde a origem da produção até o destino do beneficiamento, transformação ou embarque" (BARAT, 2007, p.21).

O autor também explica que o sentido moderno de rota ou corredor está relacionado ao fortalecimento de sistemas multimodais de transporte, seja na escala regional e/ou de alcance mundial.

Dessa Forma, a partir do projeto IIRSA, a América do Sul, foi contemplada com 12 (doze) eixos¹ de integração, sendo a Rota Rodoviária Bioceânica, aquele que fisicamente tinha o objetivo de vincular Brasil, Bolívia, Peru e Chile (o Eixo interoceânico Brasil-Bolívia-Peru-Chile) e que incide diretamente sobre a Zona de Fronteira na qual se localizam as cidades de Corumbá/MS e Ladário/MS (Brasil, mais especificamente no estado de Mato Grosso do Sul) e Puerto Quijarro e Puerto Suarez (Bolívia).

A Zona de Fronteira é composta pelas faixas territoriais de cada lado do limite internacional, caracterizadas por interações internacionais. Assim, o meio geográfico que melhor a representa seria aquele formado pelas cidades-gêmeas (cujas cidades supracitadas são consideradas), dotadas de intensos fluxos internacionais de bens, capitais e pessoas, dotadas de simetrias e assimetrias infra-estruturais que decorrem das dinâmicas e da função que exercem no processo de divisão territorial do trabalho para os seus respectivos países (BRASIL, 2005, p.152).

Atualmente a IIRSA compõe a estrutura do COSIPLAN (Conselho de Infra-estrutura e Planejamento) como um foro técnico para temas relacionados ao planejamento e a integração física regional sul-americana. O COSIPLAN foi criado em agosto de 2009 durante um encontro presidencial da UNASUL (União das Nações Sul-Americanas), quando foi decidida a substituição do Comitê de Direção Executiva da IIRSA por um Conselho ministerial, dentro da estrutura institucional desse órgão.

Segundo o Itamaraty, com essa medida, os países membros da União dos países da América do Sul - UNASUL buscam um maior suporte político às atividades empreendidas das

¹ Eixo é definido como: "Corte espacial composto por unidades territoriais contíguas, efetuado com objetivos de planejamento, e cuja lógica está relacionada às perspectivas de integração e desenvolvimento (...). Nesse sentido, dois critérios devem ser levados em conta na sua definição e delimitação: a existência de rede multimodal de transporte de carga (...) e a presença de possibilidades de estruturação produtiva interna, em termos de um conjunto de atividades econômicas que definem a inserção do eixo em um espaço mais amplo e a maximização dos efeitos multiplicadores dentro de sua área de influência". Consórcio Brasileira. **Delimitação geográfica dos eixos. Relatório preliminar.** São Paulo, 1998, p.9 *apud* Souza (2003).

na área de infra-estrutura para assegurar os investimentos necessários à realização dos projetos que são prioritários. Dessa forma, a IIRSA original do início dos anos 2000 desaparece.

De acordo com Sergio Leo, os projetos de infra-estrutura entre os Estados sul-americanos que foram prioridade da política de integração sul-americana no governo de Fernando Henrique Cardoso (1995-2002), voltam a ser instrumento fundamental na estratégia do governo com Dilma Rousseff (LEO, 2011). Dessa forma, o projeto IIRSA foi modificado para dar sustentação técnica a uma nova lista de projetos:

Entre os projetos que o Brasil pretende incluir na lista, a ser definida em novembro [2011] pelos ministros da União dos Países da América do Sul (Unasul), estão o término da ligação ferroviária entre Brasil, Paraguai, Argentina e Chile, a conclusão da ligação rodoviária entre Brasil e Chile por meio da Bolívia e a estrada que ligará Roraima, no Brasil a Georgetown, na Guiana. Segundo espera o Itamaraty, a ferrovia deverá ampliar o trânsito de mercadorias entre os quatro países; a rodovia diminuirá em quase mil quilômetros o trajeto do centro do Brasil ao litoral chileno e a ligação com a Guiana é vista como um meio de facilitar a ligação entre o Norte brasileiro e o incipiente mercado guianense, rico em recursos naturais hoje explorados de forma pouco eficiente (LEO, 2011, p.1).

Segundo Antônio Simões, subsecretário-geral do Ministério de Relações Exteriores, "A IIRSA tinha a visão clássica de corredor de exportações de *commodities* para fora do continente, que muda para favorecer projetos para aumentar a integração dos mercados internos" (LEO, 2011).

Ressaltamos também que com a idealização da IIRSA (agora sob a orientação do COSIPLAN) alguns investimentos passaram a ser realizados (sobretudo aqueles relacionados à infra-estrutura de transporte) na mencionada Zona de Fronteira.

Para Oliveira T. C. M. (2007) esta Zona de Fronteira é importante para o escoamento da produção de *commodities* do agronegócio e da mineração, tanto para o Brasil, quanto para a Bolívia, como também, com a construção da Rota Rodoviária Bioceânica, passa a ser o principal elo de integração continental (OLIVEIRA T. C. M., 2007, p.54). Assim, possui, segundo os discursos, uma condição estratégica no ponto de vista econômico e logístico para o Mato Grosso do Sul e o continente Sul-Americano.

Atestando o fato de a Bolívia ser considerada à "região pivô" do continente, a zona de convergência no processo de integração da América do Sul, constituindo-se no elo físico entre a América andina e platina, para alguns estudiosos, quaisquer processos de desenvolvimento que vise à emancipação política, econômica, social e, sobretudo, infra-estrutural do continente deve se iniciar por esse país (KELLY, 1988; COSTA, 1999; SOUZA, 2004; MARTIN, 2007; EGLER, 2006; PEREIRA, 2007).

Ademais, analisando o discernimento de que a Bolívia seria a "área estratégica" para os projetos de integração da América do Sul, observa-se o grau de importância que esta fronteira do Brasil com a Bolívia, em Mato Grosso do Sul, passou a ter na efetivação dos projetos em andamento relacionados à Rota Rodoviária Bioceânica. Recorrendo novamente a Oliveira T. C. M. (2007), a referida Zona de Fronteira possui terminais hidroviários interiores com logística para movimentação de cargas, funcionando tanto como centro de armazenagem

quanto como ponto de transferência de mercadorias, com todos os serviços de movimentação multimodal, além do gasoduto Brasil/Bolívia (OLIVEIRA T. C. M., 2007, p.50).

Destarte, esta Zona de Fronteira está circundada pelos principais pólos industriais com mais de um milhão de habitantes: as cidades de Santa Cruz de la Sierra, Cochabamba e La Paz na Bolívia, Assunção no Paraguai, Salta e Tucuman na Argentina, Arequipa no Peru, Campo Grande e Cuiabá no Brasil (MELO, 2005, p.38/9).

A responsabilidade dada a essa Zona de Fronteira, nesses últimos anos, levou os inúmeros protagonistas do processo hodierno de integração entre Brasil e Bolívia, pelo menos no que diz respeito aos discursos, a interagir com a dimensão espaço-temporal das cidades de Corumbá/MS, Ladário/MS, Puerto Quijarro e Puerto Suarez. Segundo os discursos oficiais, engendrados por estudos técnicos e reuniões bilaterais realizadas pelos representantes destas cidades e de suas respectivas Unidades Federativas (no caso das cidades bolivianas de suas Províncias), as mencionadas cidades estão “fadadas” a se integrarem.

Nesse sentido, em Mato Grosso do Sul, intensificaram-se os encontros entre os representantes governamentais do Brasil, Bolívia e Chile, com intuito de discutirem os desdobramentos da implementação da Rota Rodoviária Bioceânica ou quando a mesma seria concluída, quais seriam as vantagens para o comércio, turismo, etc. O governador de Mato Grosso do Sul, André Puccinelli, abriu o “Encontro Trilateral sobre o Corredor Rodoviário Interoceânico” (Rota Rodoviária Bioceânica), realizado em Campo Grande/MS no ano de 2008 da seguinte maneira: “É uma satisfação que esse sonho de muitas décadas agora se materialize” (OLIVEIRA, 2008, p.1).

Na mesma ocasião o então Secretário Executivo do Ministério dos Transportes do Brasil, Paulo Sérgio Passos (atualmente ministro dos transportes do Brasil), destacava que o potencial da área abrangida pelo novo corredor rodoviário era de 135 milhões de toneladas de produção de grãos e que existiam grandes potencialidades para exploração da atividade turística, aludindo ao que poderia ser realizado no Pantanal, no deserto do Atacama e na Região dos Vales, como também, ressaltava: “O projeto visa à inserção da economia dos países e a ampliação da nossa capacidade de competição internacional” (OLIVEIRA, 2008).

Paulo Sérgio Passos destacou também a prioridade que os presidentes de Brasil, Bolívia e Chile estavam dando para o projeto, criando condições para as riquezas chegarem aos portos de Santos, Iquique e Arica, assim como, esforçavam-se para estimular o desenvolvimento das atividades produtivas no continente e acreditava que o Encontro Trilateral demonstrava a convergência das autoridades dos três países, ressaltando que:

Em primeiro lugar, ficou clara a disposição em concluir as obras de pavimentação até o ano que vem [2009]. Em segundo, o interesse em acertar aspectos operacionais em diversas áreas, que precisam ser ajustados para que o corredor funcione (OLIVEIRA, 2008, p.1).

Todavia, alguns aspectos operacionais do citado corredor ainda apresentam problemas para o seu pleno funcionamento que vão de encontro aos “floreados” discursos de convergência estatal e acerca das reciprocidades (Cooperação Bilateral e Comércio Fronteiriço

e Aduanas) entre as cidades fronteiriças da Zona de Fronteira Brasil/Bolívia em Mato Grosso do Sul.

Existem, por exemplo, na supracitada área fronteiriça “nós” de estrangulamentos que contradizem os discursos oficiais e transforma a Zona de Fronteira em questão em obstáculo para consecução das operações logísticas do comércio internacional entre Brasil e Bolívia. A Zona de Fronteira Brasil/Bolívia, em Mato Grosso Sul (mais especificamente em Corumbá), é o típico caso de “território-rede” que convive com os dilemas disjuntivos entre local e global.

Segundo Rogério Haesbaert, devemos pensar num “território-rede” como componente indispensável que enfatiza a dimensão temporal-móvel do território, que conjugada com a “superfície” territorial, ressalta seu dinamismo, seu movimento e suas perspectivas de conexão e profundidade (HAESBAERT, 2006, p.286/7). Obviamente que tal condição relativiza a situação estática e dicotômica que o “território” possui em relação à esfera temporal.

Por conseguinte, como já frisamos, com a criação da IIRSA, surgiram construtos teóricos defensores de políticas que objetivavam ações de reciprocidades estatais no continente sul-americano, delegando para a fronteira, sobretudo, aquelas que são caracterizadas pelas dinâmicas sócio-econômicas das cidades-gêmeas, o papel de agentes que podem contribuir para o processo de integração que se instalava (e que atualmente está em andamento).

Dessa forma, para Miranda (2009), a Zona de Fronteira Brasil/Bolívia, em Mato Grosso do Sul, está inserida no contexto dos “corredores da globalização”, conseqüentemente às cidades que a compõem (localizadas no trecho da Rota Rodoviária Bioceânica) configuram-se como “cidades-corredores”, utilizadas para a circulação dos produtos de grandes centros industriais como São Paulo e Santa Cruz de la Sierra.

Ressalta-se que os fluxos comerciais entre esses dois centros produtores já era evidente desde a metade da década de 1980, que passaram a utilizar a rota das cidades fronteiriças para as atividades comerciais, ou seja, do ponto de vista logístico, as cidades de Corumbá, Ladário, Puerto Quijarro e Puerto Suarez (mesmo antes da elaboração do projeto IIRSA e da conjuntura que o ensejou), já estavam inseridas no itinerário comercial de Brasil e Bolívia (OLIVEIRA T. C. M., 2009, p.36). Como também enfatizamos, que a conexão bioceânica entre esses dois países, que possui a citada Zona de Fronteira como “nó”, acentuou, ao longo desses últimos 60 anos, as contradições entre os discursos defensores do processo de integração e a realidade efetiva.

Assim, sendo um “território-rede”, possui conexões para além do seu contexto “fronteiriço”, seja na concepção reticular (como, por exemplo, o vínculo ferroviário e rodoviário estabelecidos, por meio de tratados, entre Brasil e Bolívia ao longo do século XX e na primeira década o século XXI) e, antes, em relação aos processos históricos que envolvem os Estados de Brasil e Bolívia, que se não estiverem em convergência geram reflexos negativos nessa fronteira e para o processo intergovernamental que visa integrar o continente.

A partir desses pressupostos o objetivo geral deste artigo é analisar algumas das interações espaciais decorrentes da implantação da Rota Rodoviária Bioceânica em Mato

Grosso do Sul, na referida Zona de Fronteira do Brasil/Bolívia. Dessa forma, buscamos as transformações territoriais e o papel dos diferentes sujeitos, públicos e privados, nos projetos/obras executadas no seu interior, assim como, identificamos as contradições entre os objetivos propostos com a materialização da infra-estrutura referente ao sistema logístico e o que efetivamente foi executado.

Logo, para obtenção do que nos propomos a fazer, utilizamos levantamentos bibliográficos e documentais em livros, artigos, periódicos, anais de seminários e congressos, revistas especializadas e publicações de grupos de estudos que atuam em pesquisas sobre áreas fronteiriças, fronteiras, fluxos migratórios em áreas de fronteira, equipamentos infra-estruturais urbano, processos de industrialização planejada, direito internacional, política externa, geopolítica e integração econômica regional, enfim, temáticas concernentes ao contexto dos objetivos da pesquisa.

Coletamos também dados nos órgãos responsáveis pelo planejamento governamental e de serviços na mencionada Zona de Fronteira, mais especificamente, nas Secretarias municipais de planejamento e infra-estrutura, secretaria de desenvolvimento industrial e econômico, de imigração, de meio ambiente, de trânsito, das Prefeituras das mencionadas cidades-gêmeas. Realizamos também um trabalho de campo nas mesmas, que consistiu em entrevistar os responsáveis e aqueles que estão diretamente envolvidos com os projetos de integração (secretários municipais, assessores, os moradores das cidades fronteiriças). Nesse caso, optamos por entrevistas não direcionadas, com o escopo de permitir a livre expressão dos sentimentos e percepções dos entrevistados.

Ressaltamos que o nosso recorte espacial de análise restringe-se a Corumbá/MS pelo fato de ser o centro nodal da referida Zona de Fronteira, ou seja, a cidade que apresenta maiores ofertas e demandas de produtos e serviços, condições de aglomerar e dispersar pessoas, de estruturar o que socialmente é produzido, que influencia um amplo conjunto de interações espaciais. Nesse sentido recorreremos ao conceito de Roberto Lobato Corrêa acerca do que seriam as mencionadas interações:

[...] as interações espaciais constituem um amplo e complexo conjunto de deslocamentos de pessoas, mercadorias, capital e informação sobre o espaço geográfico. Podem apresentar maior ou menor intensidade, variar segundo a frequência de ocorrência e, conforme a distância e direção, caracteriza-se por diversos propósitos e se realizar através de diversos meios e velocidades (CORRÊA, 1997, p.279).

Dessa forma, os fluxos proporcionados por tais interações ganham ainda mais consistência na Zona de Fronteira em questão, pois um extenso equipamento rodoviário está sendo implantado no sentido de estreitar relações políticas e econômicas entre Brasil e Bolívia. Portanto, um sistema de fluidez territorial.

Logo, na intersecção física (rodovia bioceânica que é um dos principais equipamentos da mencionada Rota Bioceânica) que se instala entre esses dois países encontram-se as referidas cidades que concomitantemente apresentam-se convergentes em relação ao aspecto

físico dos seus “territórios”², contudo, os equipamentos da mencionada Rota estão ensejando interações espaciais que favorecem somente o processo econômico e/ou político de setores hegemônicos, renegando os demais aspectos sociais e dos outros grupos e sujeitos que também compõem esse território.

O ANEL VIÁRIO DE CORUMBÁ: “um sonho” realizado ou uma precária materialização do processo de integração?

A Rota Rodoviária Bioceânica é concebida como um projeto geopolítico de extrema importância para a América do Sul, sobretudo, para o Estado brasileiro. Assim, o equipamento rodoviário que pertence ao seu sistema operacional permitirá a ligação dos portos de Santos no Brasil³, aos de Iquique e Arica no Chile, via “território” boliviano, surge, pelo menos do ponto de vista discursivo, como a grande via infra-estrutural de uma atuação aglutinadora das nações sul-americanas.

No bojo desse processo constatamos esforços significativos de órgãos governamentais e até supranacionais visando implantar e consolidar a multimodalidade da rede de transportes continental. O conceito de multimodalidade nesta discussão será concebido nos termos propostos por Rodrigues (2007):

[...] quando a unidade de carga é transportada em todo percurso utilizando duas ou mais modalidades de transportes, abrangidas por um único contrato de transporte e uma única apólice de seguro (RODRIGUES, 2007, p.28).

Dessa forma, os projetos da IIRSA (sob o gerenciamento do COSIPLAN) surgiam como exemplos significativos da implantação de rede intermodal, que tinha como objetivo principal a integração física da América do Sul, no interior da qual ganhou destaque a implantação da Rota Rodoviária Bioceânica (o Eixo interoceânico Brasil-Bolívia-Peru-Chile), com o intuito de ligar o Atlântico ao Pacífico. Tratava-se, portanto, de uma tentativa de implementação de uma política de gestão dos transportes buscando a integração regional e da tentativa de consolidação da multimodalidade como estratégias na busca da competitividade econômica global. Refletindo acerca dessa questão, Xavier (2001) afirma que:

O movimento e a velocidade são impostos para a conquista de ganhos de produtividade e competitividade e convertem os sistemas de transportes em vetores logísticos fundamentais para as atividades mais modernas (XAVIER, 2001, p.340).

Assim, para uma maior circulação das mercadorias, bens, capital e pessoas, o projeto da Rota Rodoviária Bioceânica ganhava força e se consolidava como importante instrumento de política de governos nacionais (brasileiro, boliviano, chileno e peruano, sobretudo, dos dois primeiros), como também, de organismos internacionais de financiamento.

² Nesse caso, fazemos alusão ao aspecto físico, simplesmente. Assim, quando nos referirmos ao “território” nesta concepção, sempre o faremos com aspas. Quando utilizarmos território sem aspas, estaremos aludindo ao meio geográfico dotado de relações de poder, definidas pelos ordenamentos jurídicos, pelas questões políticas, econômicas e sociais, por processos de apropriação e dominação.

³ A rodovia bioceânica no Brasil está circunscrita a BR-262, rodovia federal, que interliga o estado de Mato Grosso do Sul ao estado de São Paulo e, conseqüentemente, ao porto de Santos.

Ressaltamos que no momento de sua idealização a IIRSA tinha como principais órgãos de financiamento a Corporação Andina de Fomento (CAF), Fundo para o Desenvolvimento da Bacia do Prata (FONPLATA) e o Banco Mundial. Como também, é preciso dizer que nos primeiros dez anos do contexto de integração, a IIRSA obteve êxito na implantação de metodologia e estabelecimento de uma carteira de projetos prioritários, contudo, não em relação à viabilização de financiamentos para as obras. A maior parte dos resultados obtidos nos últimos anos, no desenvolvimento da infra-estrutura regional e em termos de obras executadas, podem ser atribuídos aos programas brasileiros de financiamento à exportação, a cargo do BNDES e do BB-Proex, bem como à atuação da CAF.

Nesse contexto, a IIRSA ganhava relevância, sendo apresentada como instrumento fundamental no projeto de integração continental. Surgia uma iniciativa geopolítico interestatal, que visava o gerenciamento das ações através de parcerias público-privadas (PPPs), que implicou em discussões sobre os aspectos sociais, ecológicos, culturais e jurídicos, abrangendo escalas locais e globais, que tinha como objetivo a atração futura de investimentos financeiros internacionais, como também, consolidava o marco neoliberal como sistema de orientação para os projetos dos Estados sul-americanos (MIRANDA, 2009).

No ano de 2007, os presidentes da Bolívia, Chile e Brasil se reuniram em La paz para lançar a Rota Rodoviária Bioceânica como o grande projeto de integração entre os respectivos Estados. Na oportunidade Evo Morales, Michele Bachet e Luís Inácio Lula da Silva firmaram um memorando de entendimento e anunciaram a chamada "Declaração da Paz", na qual fixavam os propósitos da consolidação da extensa rodovia bioceânica, na época com previsão de conclusão para o ano de 2009. Na ocasião, os presidentes expressavam o desejo de que o empreendimento proporcionasse "uma vida melhor para todos os países da América do Sul" (LOPES, 2007, p.1).

Segundo o documento, o Chile se comprometia com um investimento de 36 milhões de dólares, referentes às obras de ampliação e melhoria da rodovia que une o porto de Iquique aos principais centros econômicos da Bolívia, como também, de outros 56 milhões de dólares para melhorar e pavimentar pequenos trechos em seu "território" que se vinculam ao trecho principal. Logo, a então presidenta chilena afirmava: "Não é apenas um abraço de irmandade e solidariedade, é avançar na verdadeira integração dos países da região", como também, frisou que: "Toda integração deve começar pela Bolívia, porque este país está no coração da América do Sul". O então presidente Luís Inácio Lula de Silva, concordando com Bachelet, ressaltava: "Estamos abrindo caminho para um projeto inspirado nos ideais de integração, de justiça social e de desenvolvimento sustentável"(LOPES, 2007, p.2).

É nessa conjuntura que a Zona de Fronteira, na qual se localiza a cidade de Corumbá em Mato Grosso do Sul, passou a ganhar importância como "nó" fundamental da rede que Brasil, Bolívia e Chile estavam tentando, através da Rota Rodoviária Bioceânica, operacionalizar. Assim como, despertava interesses acerca de como essa localidade iria reagir com o surgimento de uma nova realidade e de como se apresentavam os instrumentos operacionais, referentes à dinâmica produtiva, já instalados na mencionada cidade.

Assim, compreendemos que o projeto de integração e desenvolvimento regional, cuja Rota Rodoviária Bioceânica é integrante, relaciona-se umbilicalmente com a referida Zona de Fronteira. Esperava-se que os projetos circunscritos a essa rodovia proporcione um aumento do fluxo de pessoas, bens e capital, influenciando a dinâmica econômica e social do estado Mato Grosso do Sul, assim como do Oriente boliviano (cujas cidades de Puerto Quijarro e Puerto Suarez pertencem).

A localização geográfica dessas cidades fronteiriças, e os discursos defensores de sua importância para a América do Sul, propiciaram as suas sociedades civis e setores da política, expectativas em relação à atração de capitais e de investimentos. Todavia, é preciso ressaltar que para isso acontecer é imprescindível a referida Zona de Fronteira, componentes logísticos eficientes, no sentido de dinamizar os fluxos comerciais que se vislumbra.

Por conseguinte, no sentido de proporcionar o andamento das operações circunscritas ao comércio internacional entre Brasil e Bolívia, os setores envolvidos no processo trataram de materializar um equipamento de transporte que, no ponto de vista prático, surge com fundamental importância na fundamentação da Rota Rodoviária Bioceânica como elemento de integração entre os dois Estados. Fazemos alusão ao contorno rodoviário instalado na cidade Corumbá, que conecta fisicamente a BR-262 a marca “limítrofe” do “território” brasileiro com o boliviano, ou seja, a cidade Corumbá com as cidades de Puerto Quijarro e Puerto Suarez.

O equipamento que está relacionado ao sistema operacional da Rota Rodoviária Bioceânica tem por objetivo engendrar a referida integração física entre Brasil e Bolívia, contribuindo com a conexão bioceânica que está sendo implementada entre os Portos de Santos no Brasil e os chilenos de Arica e Iquique.

Inaugurado no ano de 2010, a versão mais recente do projeto do referido anel viário foi lançada em 2001 (concomitante ao período as articulações que envolveram a IIRSA como projeto de integração continental), a previsão era para que o início das obras ocorresse no mesmo ano, mas ficaram paralisadas por cerca de oito anos. Somente sendo retomado no ano de 2009, durante o governo Lula (2003-2010), após o projeto ser incluído no Programa de Aceleração do Crescimento (PAC).

Na cerimônia de inauguração dessa infra-estrutura, o Ministro dos Transportes, Paulo Sérgio Oliveira Passos, afirmou que o mencionado empreendimento seria importante para o “desenvolvimento”⁴ sócio-econômico dessa Zona de Fronteira e, sobretudo, viria contribuir para

⁴ Assim, como Castoriadis (1987), concebemos que esse “desenvolvimento” trata-se de um dos elementos da ideologia oficial engendrada pelas elites ou mesmo pelo governo, que visa favorecer somente aos mesmos. É necessário ressaltar que a ideologia pode se expressar, por exemplo, através do *slogan* das políticas governamentais e privadas que tem por objetivo engendrar o “desenvolvimento” (outro exemplo nos dias atuais de ideologia, é a questão da sustentabilidade). Esse “desenvolvimento” comumente está relacionado ao crescimento econômico, os discursos que passaram a sustentá-lo tornaram-se contundentes após a Segunda Guerra Mundial, facilitados pela ascensão econômica pelo qual o mundo vivenciou no período pós-1945. Assim, surgem construtos teóricos provenientes, sobretudo, de setores ligados aos governos das principais economias, que a partir dos quadros econômicos, elaboraram uma série de mecanismos que incidiram sobre a esfera política e social dos Estados economicamente menos desenvolvidos (CASTORIADIS, 1987, p.135/6). Nesse contexto, era preciso levar aos países subdesenvolvidos o “progresso”, sendo as articulações econômicas fundamentais. Surgiram então teorias que vão dar as diretrizes políticas de Estado. Tais instituições passaram a utilizar em seus programas de “desenvolvimento” teorias importadas, a exemplo dos pólos de desenvolvimento do economista francês François Perroux para dar sustentação teórica e

o processo integração da cidade Corumbá com a Bolívia. Em seu discurso enfatizou: “Estamos preparando este lado (Brasil) porque do outro os irmãos bolivianos estão trabalhando e, desta forma será possível sair de Santos até o Pacífico de carro e com estradas pavimentadas”.

Sobre essa mesma questão, igualmente argumentou que:

Além de sua importância para o plano interno, de Mato Grosso do Sul e do Brasil, essa rodovia tem valor estratégico porque ela é rota natural no caminho da integração entre Brasil, Bolívia e Chile, como parte da rodovia bioceânica, já inteiramente pavimentada em territórios brasileiro e chileno, e a Bolívia em fase de conclusão da pavimentação do trecho que passa em seu território (FERNANDES, 2010, p.1).

Paulo Sérgio Oliveira Passos também ressaltava os benefícios da infra-estrutura rodoviária para a cidade de Corumbá “O anel viário é uma obra fundamental para a cidade e toda a região, pois separa o tráfego pesado do tráfego de veículos leves, aumentando eficiência do transporte e a segurança, evitando acidentes” (FERNANDES, 2010). O senador Delcídio do Amaral também expressava a satisfação com a materialização de um antigo “sonho” da população corumbaense, ressaltando também a importância da classe política local e da união da mesma com os governos estadual e federal na realização do projeto:

Estou feliz por ter participado da concretização desse sonho da população de Corumbá, fruto de mais uma parceria do presidente Lula com Mato Grosso do Sul. Lembro que muitas pessoas pichavam muros cobrando providências para que o contorno rodoviário saísse do papel. Hoje estamos dando o exemplo de um compromisso assumido com o povo que se torna realidade pela harmonia da classe política, com a participação do prefeito, vereadores, o governador do Estado e toda a bancada federal, que trabalhou unida para concluir essa obra (DOURADOSAGORA, 2010, p.1).

O Ministro Sérgio Passos também destacou a atuação do senador da República afirmando que o mesmo teve uma participação fundamental na obra:

Diversas vezes Delcídio se reuniu com os dirigentes e técnicos do Ministério dos Transportes para dar seguimento às negociações. Ninguém pode deixar de reconhecer isso. O governo do presidente Lula investiu aqui não só para dar mais segurança aos moradores de Corumbá, mas também porque esse contorno é estratégico para proporcionar a ligação entre o Porto de Santos e o Chile (DOURADOSAGORA, 2010, p.1).

Todavia, apesar dos mútuos elogios e das garantias de segurança para a população, em nosso trabalho de campo, realizado na cidade de Corumbá, constatamos algumas contradições nas palavras do ministro e do senador, quando asseguram que a materialização dessa infra-estrutura irá proporcionar o “desenvolvimento” da cidade, assim como, contribuirá de forma plena para a integração de Brasil e Bolívia.

Constatamos algumas inadequações técnicas que limitam determinadas operações referentes ao trânsito de veículos pesados e conseqüentemente o escoamento de mercadorias, assim como, a implantação deste equipamento potencializa a circulação desses veículos pesados no perímetro urbano da cidade⁵.

O equipamento possui quase 12 quilômetros de extensão e trata-se de um “suposto” contorno rodoviário que liga a BR-262 ao Porto Seco da AGESA (Armazéns Gerais

ideológica as suas intervenções no território. Passando a elaborar o tipo de “ideologia” que visa extinguir as diferenças, que tenta ocultar as contradições e desarmar as tentativas de se questionar.

⁵ Segundo a Norma do DNIT 003/2002 o Anel rodoviário é o “Trecho de rodovia destinado à circulação de veículos na periferia das áreas urbanas, de modo a evitar ou minimizar o tráfego no seu interior, circundando completamente a localidade” (NORMA DNIT 003/2002-PAD, 2002, p.2).

Alfandegados), localizado próximo ao “limite” fronteiro com a Bolívia. O objetivo de sua implantação, segundo os discursos oficiais, seria desviar o fluxo de veículos pesados da parte central da cidade de Corumbá. Entretanto, o trânsito de veículos pesados fora desviado da porção central da cidade, mas não do perímetro urbano, sobretudo nos bairros periféricos que se conectam com o mencionado anel.

Logo, é preciso informar que o traçado do anel viário passa em sua grande parte pelo perímetro urbano (Figuras nº 1), abrangendo um conjunto de cinco ruas. O seu acesso pela cidade ocorre por meio da rua Rio Grande do Sul, seguindo pela Marechal Deodoro, ambas no bairro Popular Nova, que incide na rua D. Pedro II e Goiás, já no bairro Aeroporto, até chegar a Avenida Gonçalves Dias, que dá acesso a Estação Aduaneira de Interior (EADI-AGESA).

Figura nº 1 – Aspecto de um dos acessos do anel viário de Corumbá – Rua Rio Grande do Sul



Fonte: FERNANDES, R. M. S., Trabalho de campo (2012).

Devido à sinalização precária, muitos veículos de grande porte não se deslocam no equipamento, como o previsto, visto que logo em seu trecho inicial, não existe uma placa de sinalização que dê ampla visibilidade ao motorista que trafega na BR- 262 e se dirige a cidade (a primeira placa de sinalização encontrava-se já no interior do traçado, como se observa na imagem nº 1).

Em decorrência desse fato os motoristas seguem para EADI-AGESA por vias alternativas, como também, acessam a área estabelecida para o Comércio Local (setor do anel viário) através da Rua 21 de setembro, ultrapassando a entrada (ou saída de quem vem da Bolívia) de acesso pela rua Rio Grande do Sul, o que é proibido, segundo a Agência Municipal de Trânsito (AGETRAT) de Corumbá.

De acordo com um dos Supervisores de Trânsito da AGETRAT, o Sr. Miguel Soarez, a precariedade na sinalização do referido aparelho de transporte estava causando muitos acidentes, incluindo veículos de carga pesada e de passeio, todavia, o órgão da prefeitura não podia realizar nenhuma operação na área, pois seria responsabilidade do Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes - DNIT:

O Anel viário é responsabilidade do DNIT, seus agentes é que devem fazer a fiscalização, o policiamento e providenciar a sinalização, que é a maior responsável pelos acidentes, já avisamos o DNIT, mas até o momento não obtivemos resposta. O policiamento de trânsito municipal não pode atuar nessa região e a polícia rodoviária não tem interesse e nem contingente para fiscalizar essa rodovia, para eles não é viável, está dentro do município. E para falar a verdade, ali é "terra de ninguém".⁶

Já o Sr. Paulo Vitor de Souza, Supervisor da Fiscalização de Trânsito, do Grupamento de Trânsito da Guarda Municipal – GETRAM enfatizou: "Infelizmente não há nenhum órgão da União que se encontra na cidade, nem representante do DNIT, nem da Polícia Rodoviária Federal. Não temos autorização para atuar numa via da União".

Segundo informações que obtivemos na própria AGETRAT, o projeto inicial do anel viário foi elaborado na década de setenta do século passado, quando o perímetro urbano da cidade de Corumbá não ultrapassava a Rua Gonçalves Dias, que se localiza a 2,5 Km da área em que se encontra o equipamento rodoviário. Dessa forma, a extemporalidade do projeto é factual e nessa "terra de ninguém", a conexão da rodovia com o arranjo territorial urbano enseja a convivência e a interação precária da população local com a primeira.

Em meio a uma conjuntura que visa integrar através de uma rodovia e trazer o "desenvolvimento", de certa forma, a população domiciliada na área do anel viário encontra-se desprovida das ações do poder público ao que se refere aos serviços básicos que lhe garanta o mínimo de segurança em relação ao tráfego de veículos.

Entrevistamos em fevereiro de 2011, o Sr. José Luis da Silva, que reside na rua Goiás, cruzamento com a Gonçalves Dias (trecho final do anel rodoviário), casa nº 1, que nos afirmou:

Aqui na rua falta sinalização, os motoristas não sabem qual é a mão de preferência, e ainda para completar não há nem iluminação durante a noite, esses dias a moto bateu na carreta que vinha da Gonçalves Dias, a prefeitura é omissa nessa parte, o "desenvolvimento" está chegando para Corumbá e faz dois anos que aqui nessa esquina não tem sinalização.

⁶ Entrevista realizada em 10/01/2011.

O referido “desenvolvimento” que estaria chegando para Corumbá, pelo que entendemos, era uma alusão ao contorno rodoviário, cujo traçado no interior do perímetro urbano termina defronte a sua residência. Todavia, o Sr. José não percebe que o equipamento propulsor do “desenvolvimento”, na realidade está criando interações espaciais que refletem interesses específicos em detrimento da concepção temporal desse lugar, ou seja, as interações do anel viário com o território estão relacionadas aos interesses de Estado (e do setor privado ligado ao mesmo) que está transformando o arranjo territorial sem levar em consideração as particularidades locais.

As pessoas que residem ao longo do equipamento vivem a expectativa do “desenvolvimento”, sem ao menos saberem que estão inseridas numa “terra que não é de ninguém” e interagindo com a materialização de um dos vetores da ideologia da integração que está proporcionando uma reprodução do espaço, transformando-o de forma assimétrica e acentuando as diferenças já existentes.

Já o Sr. João Ellensberger Filho, residente na mesma rua Goiás, cruzamento com a rua Campo Grande, quadra nº 25, dizia:

Construíram essa estrada e os acidentes aumentaram, nessa curva que você está vendo não há sinalização, já vi motociclista passar direto, mas eu moro há dois anos aqui e já melhorou muito, a tendência é de mais melhoria, essa área toda é da prefeitura, estão até construindo casas. Os acidentes acontecem sim, mas esse é o preço do “progresso”.

A curva supracitada pelo Sr. João faz parte da continuação da Rua D. Pedro II em direção a rua Goiás, trecho final do anel viário que dá acesso a EADI-AGESA.

Nesse lugar, no período em que realizávamos nossas entrevistas com a população local, observamos a construção de inúmeras unidades habitacionais que estão sendo instaladas com recursos do PAC (Programa de Aceleração de Crescimento). São as 338 unidades dos Bairros Aeroporto e Popular Nova, referentes ao “Programa Feliz Viver” elaborado pela prefeitura de Corumbá. Pelo que observamos a futura configuração territorial em torno do equipamento rodoviário é de aumento da densidade demográfica.

Aqui mais uma vez ressaltamos que o Estado dá moradia a sua população, mas o conflito encontra-se no fato de que, apesar de fazê-lo, com o contexto histórico de criação de uma Rota Rodoviária Bioceânica, “integradora” entre Brasil e Bolívia, ao materializar o “Anel” (equipamento da Rota), o mesmo Estado que abriga e acolhe, de certa forma também precariza a existência do indivíduo.

Principalmente, porque por todo trecho do referido anel viário a população ocupa a chamada faixa de domínio (e futuramente um número maior de pessoas irão residir nessa faixa adjacente à rodovia) que de acordo com o DNIT seria:

[...] a base física sobre a qual assenta uma rodovia, constituída pelas pistas de rolamento, canteiros, obras-de-arte, acostamentos, sinalização e faixa lateral de segurança, até o alinhamento das cercas que separam a estrada dos imóveis marginais ou da faixa do recuo (BRASIL, 2008, p.7).

Desse modo, trata-se das áreas adjacentes da via de transporte, nas quais as pessoas que lá estão domiciliadas engendram as suas relações diárias, ou seja, na qual se encontram suas residências, de onde atravessam a “rua” em direção ao vizinho, acessam a via rumo ao

trabalho, etc. Segundo Marafon & Varejão (2009): “A faixa de domínio compreende o corpo da rodovia e áreas adjacentes, até o limite das propriedades lindeiras, na qual se inicia a área *non aedificandi* e onde não se pode construir por questões de segurança”, e mais:

Na prática, a faixa de domínio é parte integrante do espaço viário, cujo objetivo é o de garantir a continuidade das funções operacionais, o alargamento de pista e o aumento da segurança rodoviária. Seja qual for a classe da rodovia, sua segurança está relacionada à sua faixa de domínio, a qual deve ser dotada de uma área marginal de escape, sem obstáculos físicos e irregularidades do terreno lateral. Dessa forma, a área adjacente à rodovia ficará preparada para a invasão de veículos desgovernados, por ocasião da necessidade de uma manobra brusca, uma falha mecânica ou ocasionada pelo motorista usuário da via (MARAFON & VAREJÃO, 2009, p.6).

Dessa forma, a área marginal, *non aedificandi*, conforme Lei nº. 6.766, de 19/12/79, em seu artigo 4º, ao longo das águas correntes e dormentes e das faixas de domínio público das rodovias e ferrovias, é obrigatória a reserva de uma faixa não-edificável (*non aedificandi*) de 15 (quinze) metros de cada lado da pista. Novamente ressaltamos que o “Anel viário” faz parte de uma rodovia federal, portanto, está sob a jurisdição do Ministério do Transporte, sendo assim, não poderiam existir residências a menos dos 15 metros especificados pela lei federal, como constatamos.

E mesmo que as residências estivessem localizadas na distância permitida, com a existência dessas ocupações na faixa de domínio, a segurança das mesmas apresenta-se comprometida, a população torna-se um alvo facilmente atingido, visto que a referida faixa é uma área marginal de escape para o caso de ocorrer acidentes de trânsito, uma zona para se evitar riscos críticos e catastróficos. Via de regra, essas unidades habitacionais são obstáculos que podem ser altamente letais tanto para os motoristas de veículos pesados que transitam na área, como para a própria população que as ocupam.

Com tais pressupostos, as precárias interações (até agora apresentadas na área do mencionado anel viário) e aquelas que possivelmente podem ocorrer, são (e podem tornar-se) materializações antagônicas ao que se prega no artigo 50 da Lei Federal nº. 9.503/97, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro, no qual afirma que o uso de faixas laterais de domínio e das áreas adjacentes às estradas e rodovias deve obedecer às condições de segurança do trânsito.

É preciso ressaltar que somente são permitidas instalações ou obras nas Faixas de Domínio das rodovias federais, equipamentos como tubulação de petróleo, de gás, transmissão de dados, energia elétrica, água e esgoto, acessos comerciais, particulares, públicos, postos de fiscalização em geral (BRASIL, 2008, p.13), localizados na distância de 15 metros previstos, ou seja, a reserva de faixa *non aedificandi*. As residências que se encontram na faixa de domínio do traçado do anel viário não respeitam tal especificação, como também, não poderiam estar ali localizadas.

O artigo 21 da Constituição brasileira, em seu inciso XX, afirma que compete à União “instituir diretrizes para o desenvolvimento urbano, inclusive habitação, saneamento básico e transportes urbanos”. Analisando friamente a lei, o Estado está cumprindo com o que a mesma determina, visto que o PAC é um programa que proporciona à população mais carente o direito a moradia, entretanto, a construção de unidades habitacionais ao longo de uma via de

transporte federal (o supracitado anel viário), que não respeita plenamente a faixa *non aedificandi*, enseja um vário atilho com a concepção temporal do indivíduo.

Por conseguinte, é preciso destacar que o processo de produção territorial urbano também ocorre mediante os interesses do poder público local. A convergência entre legislação federal com a local pode ocorrer “facilmente” (dependendo dos interesses políticos e de classe), já que existem leis específicas, como a “Lei de demarcação geofísica do território municipal”, a “Lei de parcelamento, Uso e Ocupação do Solo”, o “Código de Posturas” e o “Código de Obras”, que ficam à disposição para a materialização da função social da cidade e da propriedade, Leis que:

[...] detém importante papel na definição dos diagnósticos sócio-urbanísticos e das possíveis medidas de correção dos problemas então existentes quanto às ocupações ilegais às margens das rodovias federais por todo o BRASIL, onde se integram medidas do urbanístico ao ambiental, da sustentabilidade à função social da propriedade, tendo como questão essencial de bom senso (PEDROZA, 2012, p.1).

No caso da nossa discussão, pelo menos em relação às unidades habitacionais do PAC, a aglutinação das leis federais com as locais não está corrigindo (ou mitigando) os problemas relacionados às ocupações irregulares ao longo da faixa de domínio de uma rodovia federal, pelo contrário, o sincretismo dessas normas favoreceu a materialização de equipamentos que concomitantemente divergem e convergem no interior de um mesmo contexto histórico. O mencionado anel viário é um elemento da ideologia da integração, cuja operacionalidade visa potencializar os fluxos do transporte internacional, contribuindo também para a dimensão política do relacionamento entre Brasil e Bolívia, todavia, a sua instalação é um desdobramento de uma medida paliativa de cunho político-partidário.

Como afirmou o senador Delcídio do Amaral, o contorno rodoviário saiu do “papel”, constituindo-se numa realidade engendrada pela harmonia da classe política, “com a participação do prefeito, vereadores, o governador do Estado e toda a bancada federal, que trabalhou unida para concluir essa obra”, como o mesmo ressaltava, “muitas pessoas pichavam muros cobrando providências para que o contorno rodoviário saísse do papel”. Dessa forma, a materialização do equipamento surge com o objetivo de paliar, visto que já está mais do que comprovado na história que o “arquitetônico” incita o imaginário social a alimentar perspectivas sobre o aparecimento do “progresso” e do “desenvolvimento”.

O tratar paliativo da rodovia em relação à dinâmica temporal da população que ocupa a Faixa de Domínio do equipamento, está sendo cogitado, pois é quase impossível os órgãos competentes incumbidos do planejamento e da consecução das obras de infra-estrutura da cidade de Corumbá não estarem cientes de leis federais como a nº. 6.766, de 19/12/79, com redação dada pela Lei Federal n. 10.932, de 03 de agosto de 2004, que define:

[...] os parcelamentos de solo urbano, se porventura ocorrerem em área marginal às rodovias federais, deverão ser observadas, previstas e regulamentadas não só a ‘densidade de ocupação prevista pelo plano diretor ou aprovada por lei municipal para a zona em que se situem’ (art. 4º, I), mas também a reserva de 15 (quinze) metros de cada lado da rodovia (PEDROZA, 2012, p.2).

Como também, é quase incerto que os técnicos da Superintendência Regional do DNIT em Mato Grosso do Sul não tivessem conhecimento prévio da condição espacial-urbana da

cidade de Corumbá. É inconcebível pensar que o DNIT não soubesse que em faixa de domínio de uma rodovia federal não se instalam unidades habitacionais a menos de 15 metros de cada lado da rodovia, utilizadas como áreas de escape, ou seja, de proteção contra acidentes de trânsito. O “*as built*”⁷ da obra é conflituoso, é improvável que o projeto tenha sido propositalmente feito para descumprir normas do próprio DNIT.

Dessa forma, a obra ganhou esse contorno e veio de encontro ao bem estar da população que ocupa a sua faixa de domínio, sobretudo, porque prevaleceram os interesses de classe da sociedade política em questão. Os muros pichados e as cobranças são secundários se levarmos em consideração que o poder público, caso quisesse, poderia informar a população sobre extemporalidade do projeto, poderia deixá-la ciente da sua incompatibilidade com o fator temporal da própria cidade, notificá-los que o perímetro urbano de Corumbá expandiu-se para além dos limites que o projeto estabeleceria, quando fora criado há quase quarenta anos atrás.

Todavia, poderia ser um processo tenso e desgastante (para os grupos hegemônicos que legitimaram a materialização dessa obra) informar a população, que com fundamento na Lei 6.766/79, o próprio poder público (nesse caso a prefeitura de Corumbá) não poderia construir unidades habitacionais ao longo das faixas adjacentes do “anel viário”, pois é obrigatório à manutenção de uma área de reserva de 15 metros para cada lado da faixa de domínio da rodovia, com a conseqüente proibição de que nessas adjacências seja levantado qualquer tipo de construção. De acordo com Pedroza (2012), a referida lei:

[...] é extensiva aos terrenos loteados ou não, em zonas urbanas, suburbanas, de expansão urbana ou rural. A inobservância deste recuo por parte de qualquer indivíduo, permite o procedimento judicial mediante ação demolitória mesmo que a construção tenha tido licença da Prefeitura local (PEDROZA, 2012, p.2).

Por conseguinte, constatadas ocupações irregulares na faixa de domínio de qualquer rodovia federal, ações jurídicas demolitórias podem ocorrer. Mas, e quando o indivíduo, que tem o direito de ser protegido pelo Estado, encontra-se localizado de forma irregular nas faixas adjacentes de um equipamento federal mediante as ações do próprio Estado? Será que a classe política que trabalhou de forma harmônica iria permitir que o projeto fosse questionado? É evidente que o referido anel viário levou o poder público local a materializar as mencionadas unidades habitacionais (financiadas pelo governo federal, com recurso do PAC) ao longo de sua faixa de domínio, sobretudo, porque é inexorável que uma das intenções dessas ações é angariar votos.

O anel viário de Corumbá há muito tempo já se enquadra no conceito de “rodovia de área urbana” que segundo o DNIT são aquelas “localizadas dentro do perímetro urbano das cidades ou municípios” (BRASIL, 2007, p.2) e que devem seguir as mesmas especificações da Lei nº. 6.766, de 19/12/79, inclusive as que citamos.

⁷ Segundo o próprio DNIT a expressão “*as built*”, que na tradução literal significa “como foi feito”, refere-se ao projeto de uma obra após a execução, assim: “De maneira prática, pode-se dizer que toda obra tem um projeto inicial que, ao longo de sua execução, pode sofrer modificações. O projeto final, do que foi efetivamente executado na obra, seria intitulado então como ‘*as built*’” (BRASIL, 2008, p.09).

Sobre o referido equipamento rodoviário e a sua provável incompatibilidade com o perímetro urbano, o Supervisor de Trânsito da AGETRAT, Sr. Miguel Soarez, também frisou:

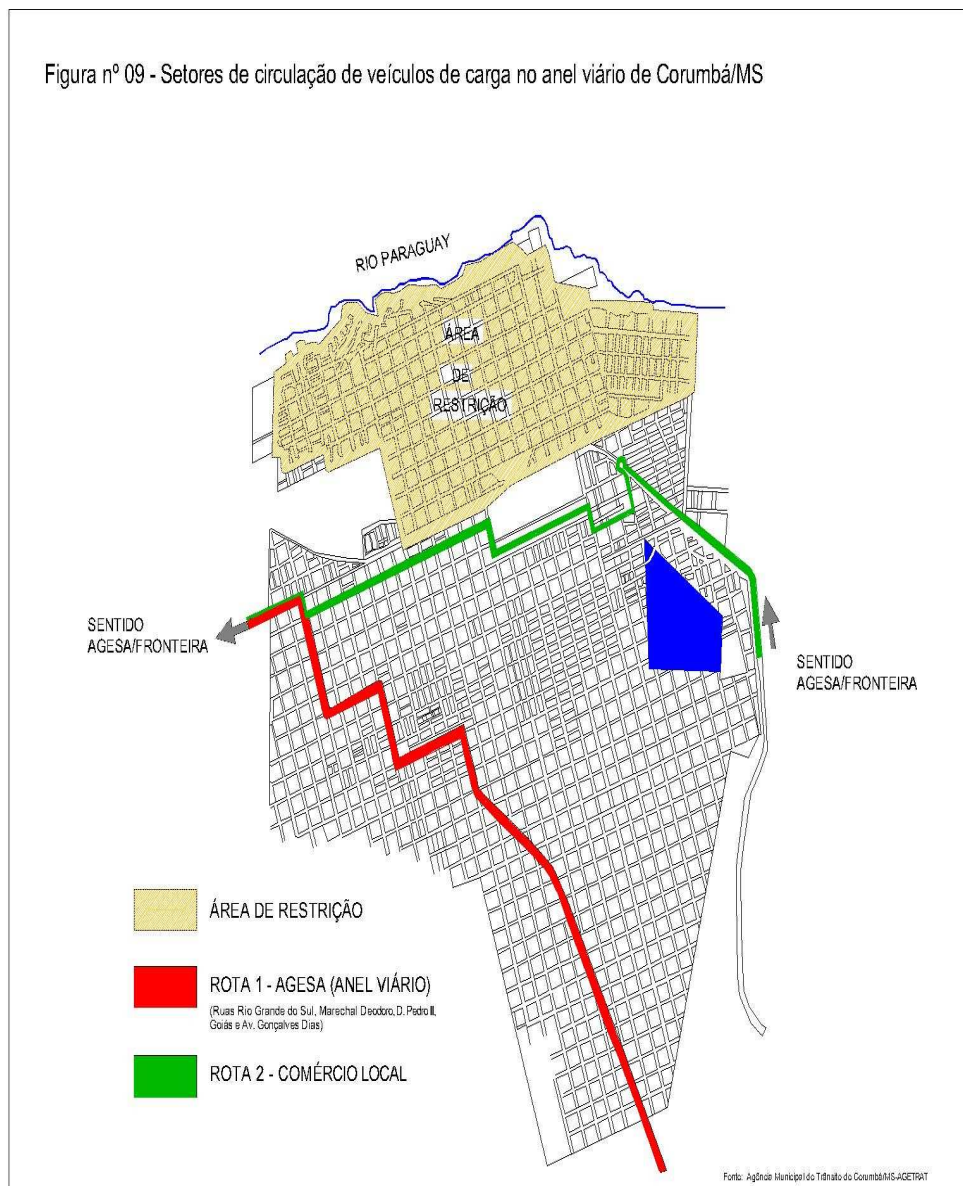
O anel viário não é mais viável, pode resolver o problema do centro da cidade, mas não do novo ordenamento urbano, já que o crescimento urbano de Corumbá segue em direção a parte alta. E o nosso grande problema é que não há uma sinalização na rua 21 de setembro com a Rio Grande Sul, assim os caminhões acabam indo em direção a área central. Os caminhoneiros também reclamam da falta de sinalização e do próprio anel viário que passa no perímetro urbano⁸.

É preciso ressaltar também, a partir dessa fala, que com a sua instalação, a AGETRAT criou setores para a circulação de veículos de carga. Na área central da cidade (da rua Gonçalves Dias em direção ao norte da cidade, e não somente o centro da cidade na qual se encontra o setor de serviço em geral) caminhões de grande porte não podem circular, é a chamada Área de Restrição, a Rota nº 1 está circunscrita ao percurso do Anel rodoviário até a EADI-AGESA e a Rota nº 2, o Comércio Local, relativa ao setor criado para a localização das empresas transportadoras, percurso que se inicia na Avenida Guaturama, passa pela rua Hélio Benzi, que incide na Theodoro Serra, seguindo em direção a rua Monte Castelo que dá acesso a Avenida Gonçalves Dias.

Figura nº 2 – Setores de circulação de veículos de carga no anel viário de Corumbá/MS

⁸ Entrevista realizada em 10/01/2011.

Figura nº 09 - Setores de circulação de veículos de carga no anel viário de Corumbá/MS



Fonte: Adaptado de: FERNANDES, R. M. S. (2012).

Com a criação da Rota nº 2, muitas empresas transportadoras e exportadoras foram realocizadas para a rua Monte Castelo. A concentração de caminhões nessa região da cidade de Corumbá é intensa (Foto nº 3). Segundo o planejamento da AGETRAT, os veículos pesados devem fazer o “contorno” pelo anel, chegando a rua Gonçalves Dias, dirigirem-se as exportadoras pela mesma via até chegar a rua Monte Castelo, na qual se encontram as empresas (caso os motoristas tenham que pegar alguma documentação, ao contrário podem seguir direto para EADI-AGESA).

Feito tal procedimento, os veículos devem seguir, através da Gonçalves Dias, para a EADI-AGESA. Todavia, muitos veículos de carga dirigem-se diretamente, pela rua 21 de Setembro, para a área em que se localizam as empresas de exportação, sem fazer o trajeto via anel.

Figura nº 3 – Rua Monte Castelo e o fluxo de caminhões



Fonte: FERNANDES, R. M. S., Trabalho de campo (2012).

O detalhe é que os veículos pesados percorrem todas as vias citadas no interior do perímetro urbano (Bairro Aeroporto e Popular Nova). Realmente, o anel viário e o deslocamento das empresas transportadoras “pode resolver o problema do centro da cidade”, como ressaltou o Supervisor da AGETRAT, contudo, e a situação de quem reside ao longo dessas vias? Será que o legado da integração para esses indivíduos é uma interação precária com a Rota Rodoviária Bioceânica?

É preciso explicar que a realocação das transportadoras e exportadoras para esse setor do anel viário, ocorreu devido à elaboração de uma Lei municipal que proibiu essas empresas de operarem na parte central (Área de Restrição) da cidade de Corumbá. Todavia, ao se resolver o problema na última, o fluxo de caminhões mudou a dinâmica do setor referente à Rota nº 2, mais especificamente na rua Monte Castelo. Segundo o Supervisor da Fiscalização de Trânsito do GETRAM, o Sr. Paulo Vitor de Souza:

Já instalamos placas de sinalização nesse setor, é muito comum os caminhoneiros estacionarem dos dois lados da pista, ficando totalmente intransitável, mas ninguém respeita a sinalização, em inúmeros casos os caminhões transitam em vias proibidas, como por exemplo, na rua Gonçalves Dias.⁹

⁹ Entrevista realizada em 22/01/2012.

O Sr. Manoel Rodriguez, residente da rua José Fragelli nº 49, cruzamento com a Monte Castelo, descreve da seguinte maneira as novas interações espaciais do local onde vive com sua família:

Tem dia que fica intransitável, para você ver o asfalto já está todo arrebetado. Nós não aquentamos mais a poeira, se está na lei que não pode haver transportadoras em área urbana, a prefeitura deve dar um jeito. Os motoristas param o caminhão aqui e não dá para ver quem vem na rua onde eu moro. Graças a Deus não aconteceu nenhum acidente, o GETRAN já veio aqui e proibiu caminhões no percurso da via. Os caminhões param dos dois lados, não tem um lugar apropriado, eles têm que ficar na Monte Castelo.¹⁰

Constata-se, mediante aos fatos apresentados que apesar dos discursos sobre a chegada do “progresso” para essa fronteira, a população da área em questão (Rota nº1 e a Rota nº 2) sofre com as transformações de um equipamento de transporte que está dinamizando assimetricamente as relações históricas e geográficas referentes à sua existência.

Todavia, no *site* do Senador Delcídio do Amaral, “delcidio138.com”, a satisfação da população era exposta, no sentido de demonstrar os benefícios trazidos pelo equipamento. Reproduziremos aqui a fala de um dos moradores presentes no momento da inauguração do anel viário:

A situação aqui melhorou bastante porque o contorno tira os caminhões do Centro da cidade, o que prejudicava o asfalto das ruas e provocava muitos acidentes. Inclusive, aqui perto, nós tivemos a morte de uma criança atropelada no início do ano. Agora, graças ao senador Delcídio, a coisa vai mudar. Acabou a poeira que sempre trazia problemas de saúde para a minha família, principalmente as crianças, disse Terezinha Esquer moradora do bairro por onde passa o contorno¹¹.

Por conseguinte, apesar de a entrevistada estar domiciliada na área em que se localiza o anel rodoviário, a matéria tenta ressaltar os benefícios para o centro da cidade, mas, e as pessoas que residem nos bairros, Popular Nova e Aeroporto? O Sr. Manoel Rodriguez, por exemplo, domiciliado na zona de influência (Rota nº 2) do anel viário, também vive na cidade de Corumbá. As mudanças para essa parte da população não vão ocorrer? O preço do “desenvolvimento” para os mesmos é diferente?

Como o anel viário de Corumbá é produto de articulações conjunturais, relacionadas à dimensão político-partidária, as deficiências infra-estruturais e logísticas existentes na cidade de Corumbá, principalmente, nos setores relativos ao anel rodoviário, contraditam as benesses que os discursos oficiais pregam, ao externalizarem a idéia de que realmente as benfeitorias irão acontecer para todos.

Nota-se que as materializações dessa ideologia, da maneira que ocorreram em Corumbá, retiram da população em questão, o direito de participar da condução de suas vidas, um dos fundamentos básicos do Tratado sobre as cidades, vilas e povoados sustentáveis, elaborado durante a ECO-92.

O tratado sobre cidades sustentáveis surgiu para apontar os princípios referenciais da política urbana que, além do direito a cidadania, ou seja, da participação dos habitantes das cidades na condução de suas vidas, elencou outros fundamentos como a gestão democrática da cidade, que compreende a submissão do planejamento do espaço urbano ao controle e

¹⁰ Entrevista realizada em 20/01/2012.

¹¹ Disponível em: <<http://www.delcidio138.com.br>>, acesso 25 set. 2011.

participação da sociedade civil e a função social da cidade e da propriedade (PEDROZA, 2000, p.2).

Na Rota nº 2, por exemplo, a pavimentação está deteriorada em consequência do fluxo de veículos pesados, sobretudo, na porção que se localizam as empresas exportadoras. Não existe um pátio para que os caminhões estacionem, dessa forma, enfileiram-se na vias de acesso, deixando-as intransitáveis em determinadas horas do dia. Frisamos que a sustentabilidade não consiste somente em preservar faunas e floras, no meio ambiente também se encontra o ser humano, no caso de nossa discussão, o ambiente na qual a sociedade em questão articula-se cotidianamente está sendo agredida em consequência de outros interesses. Como também, constatou-se que os veículos pesados acessam esse setor sem utilizarem o anel viário, desfuncionalizando o equipamento que surgiu para minimizar determinadas interferências no deslocamento diário da população em seu liame com a cidade.

Dessa forma, o aparelho que além de segregar fisicamente a cidade, o faz também no sentido social. A porção sul de Corumbá, mais especificamente a área em que se localiza o anel viário e o setor da Rota nº 2, como vimos acima, é considerada “terra de ninguém”. O poder público local se isenta de determinadas obrigações básicas em relação ao trânsito nesse perímetro da cidade, pois seria de caráter da União fiscalizar, balizar, sinalizar, etc. Entretanto, existem unidades populacionais por todo trecho que está sob a tutela da prefeitura e outras sendo instaladas com recurso federal, mas mesmo assim, os órgãos de fiscalização de trânsito da cidade de Corumbá, insistem em afirmar que não podem interferir.

O que os representantes dos citados órgãos (AGETRAT e GETRAM) não devem se esquecer, é que não há como dissociar a “estrada” da cidade. E infelizmente os cidadãos da área em questão esperam o “progresso” interagindo de forma precária com o equipamento rodoviário, sem ao menos saber (pelo menos pensamos) que se encontram numa “terra de ninguém”.

É preciso também ressaltar que em meio aos discursos sobre o “desenvolvimento”, proferidos principalmente pelas autoridades políticas (no bojo de ações que dizem respeito a materialização da Rota Rodoviária Bioceânica e do anel viário), alguns discursos também se modificaram. Em janeiro de 2012 entrevistamos o Secretário de Gestão Governamental da Prefeitura de Corumbá, o Sr. Cássio Augusto da Costa Marques que nos afirmou:

Existe um grande problema com o traçado do anel viário, infelizmente o que pensamos politicamente não se efetivou 100%. Estamos até planejando uma nova articulação viária que vai passar ao entorno do perímetro urbano, na parte sul da cidade. O grande problema nesse novo traçado é que ele tem percurso por áreas particulares que precisam ser desapropriadas e isso leva tempo. Vamos ter que nos contentar com o que temos.¹²

Entretanto, no dia 23/07/09 o mesmo secretário, em uma cerimônia pública realizada na cidade de Ladário, destacava a participação de vários membros da sociedade política desta e de Corumbá, que contribuiram para que ocorresse o asfaltamento do mencionado anel e

¹² Entrevista realizada em 21/01/2012.

para a reforma da rodovia BR-262, ambos inclusos no Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) do Governo Federal. Dizia o secretário na ocasião:

Agradecemos o empenho de todos aqueles que, de alguma forma, se empenharam para que tudo isso esteja acontecendo em nossa cidade [...]. Toda a comunidade de Corumbá e Ladário tem vivenciado a cada dia o sucesso alcançado em função destas parcerias [...]. O Anel Viário é um sonho, até que seja definitivamente concluído, para todos os moradores desta região (CARLOS, 2009, p.1).

Parece que o sonho virou pesadelo, como também, muitas etapas concernentes a instalação do aparelho ainda precisam ser cumpridas, principalmente, ao que diz respeito à sua operacionalidade. Como destacamos, o equipamento parece não ter atingido o objetivo de mitigar ou evitar o tráfego pesado do perímetro urbano (depois de dois anos de funcionamento). E levando em consideração que foram quase dez anos para que fosse concluído, quanto tempo mais irá levar para se efetivarem as referidas mudanças?

É preciso destacar que entrevistamos o mencionado secretário, num período pós-construções entre parte da sociedade política (do legislativo e do próprio executivo) de Corumbá com o governo do estado de Mato Grosso do Sul. Muitos cismas passaram a ocorrer em consequência da construção de residências na antiga área destinada ao distrito industrial da cidade (uma iniciativa do governo estadual). Assim, quando os políticos estavam em harmonia, o anel viário era apresentado como a realização de um grande “sonho”, todavia agora, em ano de eleições municipais, por alguma razão as deficiências técnicas desse equipamento começam a ser constatadas, sobretudo, por alguns segmentos da classe política de Corumbá.

Em nosso trabalho de campo, realizado pelo trajeto do anel viário, constatamos que, além da rodovia (em sua maior parte) inserir-se no perímetro urbano na parte sul da cidade de Corumbá, todas as ruas citadas são estreitas, sem acostamento em alguns pontos, tornando-se difícil o tráfego de dois veículos pequenos, quando há outros estacionados nos dois lados da pista, existem muitos quebra-molas e depressões nas pistas, obrigando os motoristas a frearem brusca e constantemente, como também, a sinalização é precária.

O posicionamento da rede elétrica em muitos pontos do seu traçado está abaixo dos 5 metros regulamentares previstos na Instrução de Serviço/DG nº 6 de 19/05/2008 do DNIT. Em determinados trechos encontramos a fiação na altura de 3,90 metros. Esta constatação é importante, pois deve-se levar em conta que a altura máxima padrão de um veículo de carga, segundo a Portaria 12/98 do CONTRAN (Conselho Nacional de Trânsito), deve ser de 4,40 metros, caso o mesmo tenha largura máxima de 2,60 metros, um comprimento total simples de 14 metros ou total articulado de 18,15 metros, com reboque de 19,80 metros ou comprimento total de CVCs (Combinações de Veículos de Carga) de no máximo 30 metros, como também, é preciso ressaltar que os veículos articulados de até 22,40 metros possuem 4,70 metros de altura.

Frisando também, que no referido trecho do anel viário constatamos a existência de rotatórias superdimensionadas que obrigam os veículos a fazerem manobras muito fechadas e arriscadas em virtude das suas dimensões, como observamos, uma carreta padrão tem comprimento de 18,50 metros, bi-trens podem chegar facilmente aos 22,50 metros e existem

carretas articuladas (Rodotrens, tri-trens, treminhões) que podem atingir a 30 metros de comprimento.

Assim, as concepções geométricas das rodovias devem seguir as regras-padrão, pois as dimensões dos equipamentos rodoviários devem ter condições de abrigar todos esses tipos de veículos, inclusive os veículos especiais (carretas pranchas, lagartixas, rebaixadas, para cargas redimensionadas), senão o modal fica limitado a certos tipos de operações, o que numa área considerada estratégica para o processo de integração entre Brasil e Bolívia, não pode ocorrer. Desse modo, no anel viário de Corumbá com as suas vias de acesso apresentando padrão de fiação fora das medidas previstas, pistas de rolamento estreitas, com níveis de depressão e lombadas inapropriadas, o tráfego de veículos de cargas específicos fica comprometido.

Segundo o analista-fiscal autônomo, Jaime da Silva Leite, em determinada ocasião, um carregamento de Rolo-triturador de cana e com peso de 45 toneladas, para a empresa UNAGRO Bolívia S. R. L., não pode ser realizado pelo anel viário:

O Rolo-triturador de 22 metros e 3,60 de diâmetro foi transportado em uma carreta Lagartixa extensível, o veículo não pode acessar a EADI-AGESA pelo Anel viário e muito menos pela rua Gonçalves Dias, pelo fato de se tratar de um veículo em que o assoalho encontra-se a 25 cm do piso. Utilizamos esse tipo de equipamento para que não desse excesso de altura. Considerando possuir dois excessos laterais e comprimento, pois o padrão de lateral é de 2,60 e comprimento máximo de 14,50. Para tanto o tráfego foi efetuado pela BR-356, antigo trecho da BR-262 em direção da entrada da cidade. Tal fato se deu pela melhor condição de acesso, contando com escolta credenciada e da Polícia Rodoviária Federal e de uma equipe do GETRAN para fazer balizamento e levantamento dos cabos elétricos no perímetro urbano da cidade. A liberação foi feita na rodovia Ramon Gomes no trevo de acesso a EADI-AGESA, haja vista que a rotatória não permitiu realizar fazer a manobra para acessar ao Porto Seco.¹³

Logo, a operação narrada desenrolou-se por inteira no interior do perímetro urbano da cidade de Corumbá, ou seja, o Rolo-triturador acessou a aduana boliviana do “outro lado da fronteira”, atravessando toda a cidade e não pode por questões de inadequações infra-estruturais passar pelos processos aduaneiros no interior do Porto Seco da AGESA.

Ressaltamos que a rodovia Ramon Gomes dá acesso a Puerto Quijarro e Puerto Suarez, partindo de Corumbá, para aqueles se utilizam de transporte público ou particular, assim como, os veículos de carga ao se deslocarem pelo o anel viário, acessam a EADI-AGESA e, conseqüentemente, chegam a mencionada rodovia. Frisamos também que esse episódio ocorreu em setembro de 2010, na ocasião o anel viário tinha sido recentemente inaugurado, o transporte da carga foi efetuado pela Transportadora Bolívia Crucenã S. R. L, na qual o analista-fiscal é representante legal no Brasil.

Dessa forma, a funcionalidade operacional pelo contorno rodoviário em situações especiais, como a que acabamos de citar, não ocorre de forma plena, os problemas não giram em torno somente da ocupação inadequada e proposital das faixas de domínio do equipamento, estão envolvidas também a sua funcionalidade como instrumento de integração das operações de transporte do comércio internacional entre Brasil e Bolívia que tem a Zona

¹³ Entrevista realizada em 20/03/2011.

de Fronteira em questão como “hub”. Novamente destacamos que na logística de transporte, os padrões geométricos dos modais devem ser seguidos, pois senão ao transporte das mercadorias impingem-se limitações.

Ao citar que a liberação da carga ocorreu na rodovia Ramon Gomes em consequência da impraticabilidade de manobra na rotatória de acesso a EADI-AGESA, observou-se que todo complexo (ou a sua maior parte) infra-estrutural do transporte rodoviário circunscrito ao anel viário de Corumbá, a priori, apresenta-se assimétrico e limitante, comprometendo a agilidade nos fluxos de escoamento de mercadorias especiais.

O testemunho do Sr. Jaime da Silva é importante, pois trata-se de um sujeito que atua no setor privado, que visa com a materialização Rota Rodoviária Bioceânica usufruir de vantagens competitivas com o comércio internacional, sobretudo, em relação a redução de custos de transporte. Sendo assim, a visão do setor privado é importante no sentido de fazermos analogias com os discursos do poder público acerca de um mesmo processo. Assim como, não como dissociar o setor privado do processo de integração continental.

Assim, as deficiências técnicas no sistema logístico e de transporte existem e caso persistirem, essa Zona de Fronteira e o “Anel viário”, tornar-se-ão “pedras no meio do caminho” para operações que exigem maiores complexidades logísticas. Segundo o próprio analista-fiscal, o Sr. Jaime da Silva Leite, “essas operações são simples, basta o modal estar adequado as manobras referentes à dimensão desses veículos, dando acessibilidade e acomodação no tráfego, mas não existe infra-estrutura adequada aqui”.

Outro caso que atesta as limitações ou as inadequações geométricas do contorno rodoviário instalado em Corumbá (como aparelho que visa dar agilidade as operações circunscritas ao comércio internacional por essa Zona de Fronteira e contribuir com o processo de integração entre Brasil e Bolívia) foi o transporte das vigas de concreto utilizadas na construção de um viaduto na área central da cidade de Corumbá, localizado na rua 13 de junho. De acordo Sr. Paulo Vitor de Souza, Supervisor da Fiscalização de Trânsito, do Grupamento de Trânsito da Guarda Municipal – GETRAM:

Na construção do viaduto da rua 13 de junho, uma empresa de Cuiabá é que trouxe o material, as vigas são extensas e as carretas que as trouxeram não tinham como serem manobradas sem auxílio de balizamento por conta da falta de espaço no Anel viário, elas não podiam fazer curvas fechadas, vieram pelo Anel, mas quem teve que fazer o balizamento e a escolta delas foi o pessoal aqui dá guarda municipal de Corumbá, porque não tinha ninguém para escoltá-las e se dirigirem pela AGESA, trouxemos o caminhão pelo Anel viário até a Rotatória da Ramon Gomes. O motorista passou por cima da rotatória, pois não havia condições de fazer a curva por dentro dela, passamos pelo posto do pedágio da Ramon Gomes e trouxemos até perto da prefeitura. Na cidade tivemos que fechar todas as ruas paralelas por onde o comboio passou [...]. Não aconteceu nada mais sério porque nos viemos fazendo o balizamento, trancamos as ruas de acesso com o anel viário para que não houvesse nenhum trânsito de veículos enquanto a gente tivesse fazendo o acompanhamento dessa carreta até o viaduto da 13. Para o tipo de veículo que transportou o material a rodovia tinha que ser ampliada, para você ter uma idéia, na operação a carretas ocuparam os dois lados da via, nós desviamos o trânsito para poderem passar, os demais veículos tinham que parar no acostamento. Caso não estivéssemos auxiliando nas manobras elas não conseguiriam fazer o trajeto sozinhas, até então, sem o nosso auxílio, caso não estivéssemos segurando o fluxo de veículos, essas carretas além de prejudicar o trânsito, iriam causar, com certeza, algum tipo de acidente. Foram duas horas de operação, por se tratar de um veículo muito pesado, veio em velocidade reduzida para não forçar o freio e não causar acidentes. Nessa operação foram utilizadas seis motos, duas na frente duas atrás e duas fechando as ruas, e mais os dois carros da empresa

que vieram escoltando desde Cuiabá. E pelo que a escolta da empresa nos informou, vieram fazendo a escolta porque as carretas, assim como no anel, ocupavam toda a pista da BR-262.¹⁴

Logo, estavam sendo transportadas 48 vigas de 17 toneladas cada uma, na operação foram utilizadas Carretas Dolly, que são Rodotrens com dois semi-reboques, podendo carregar até 74 toneladas com nove eixos, que são ligados entre si por um veículo intermediário chamado Dolly, que podem atingir até 30 metros de comprimento. De acordo com o artigo 2º, inciso VIII, parágrafo 4º da Resolução nº 68 de 23/09/1998 do CONTRAN:

A critério do Órgão Executivo Rodoviário responsável pela concessão da Autorização Especial de Trânsito – AET, nas vias de duplo sentido de direção, poderá ser exigida a existência de faixa adicional para veículos lentos nos segmentos em rampa com acive e comprimento superior a 5% e 500 m, respectivamente.

A faixa adicional é uma faixa extra implantada ao lado direito da pista de rolamento, destinada ao tráfego de veículos lentos (caminhões carregados), como também, são obras de melhoria de baixo custo e menor impacto ambiental, se comparadas às obras de duplicação de rodovias (MELO & SETTI, 2007, p.16).

A implantação de faixa adicional consiste em uma das soluções para tornar as viagens mais econômicas e seguras. Geralmente em rodovias os problemas relacionados à operação de veículos são causados pela presença de caminhões carregados que, devido ao baixo desempenho, reduzem a velocidade e provocam a formação de pelotões em rampas ascendentes longas e/ou íngremes, como foi o caso, do transporte das vigas pelo anel viário e cidade Corumbá.

Citamos tal artigo da Resolução nº 68, pois o anel viário é uma rodovia federal sem faixa de rolamento e sem grandes possibilidades de implantação, visto que a faixa de domínio está toda ocupada com unidades habitacionais. As faixas de escape servem, entre outras coisas, para a ampliação da concepção geométrica da rodovia, caso seja necessário melhorar a segurança.

Sem faixas adicionais, as oportunidades de ultrapassagens para os veículos mais rápidos ficam reduzidas, como conseqüência, os custos operacionais dos veículos e os tempos de viagem aumentam, assim como, cresce a possibilidade de ocorrência de acidentes devido às tentativas forçadas de ultrapassagem, sobretudo, quando o traçado de um equipamento rodoviário (nesse caso o anel viário) encontra-se no interior da cidade.

Recorremos novamente ao Supervisor da Fiscalização de Trânsito, do Grupamento de Trânsito da Guarda Municipal – GETRAM, o Sr. Paulo Vitor de Souza:

Com essa experiência chegamos à conclusão de que para certos tipos de carga e veículos o equipamento não é apto. Para tipos de carretas específicas, o Anel viário não as condiciona a fazer determinadas manobras. Olha, com a Rota a tendência é que operações como essa passem a ser freqüentes. E nós estamos trabalhando sozinhos, o problema é que temos que disponibilizar pessoal da Guarda Municipal para realizar operações de responsabilidade federal, deixamos de realizar o trabalho específico de fiscalização na cidade para cuidar de questões que não é de nossa responsabilidade somente, poderíamos ter ajuda do órgão responsável que é o DNIT.¹⁵

¹⁴ Entrevista realizada em 20/01/2012.

¹⁵ Entrevista realizada em 20/01/2012.

Como podemos perceber o equipamento rodoviário está geometricamente inadequado. Os depoimentos do Supervisor do GETRAN e do analista-fiscal apresentam pontos semelhantes ao que se refere às limitações operacionais do complexo infra-estrutural rodoviário que abrange o anel viário, no sentido de proporcionar condições de acessibilidade e tráfego às Combinações de Veículos de Cargas (veículos da carga especiais, com sistemas de eixos conjugados, chegando a possuir até 30 metros de nove eixos, de acordo com a Resolução 68).

Dessa forma, a preocupação por parte do Supervisor em relação a um provável aumento desse tipo de operação, no anel rodoviário de Corumbá, é válida, pois em sua fala percebe-se que o GETRAN não tem condições de realizar balizamentos assíduos, como também, possui total discernimento que o referido “Anel viário” possui limitações operacionais.

E mesmo que o aumento do fluxo desses veículos especiais não venha a ocorrer, constata-se no presente momento a indissociabilidade entre o processo de globalização e o território. As interações entre a cidade Corumbá (que compõe a Zona de Fronteira Brasil/Bolívia em Mato Grosso do Sul) e seu anel viário, ensejam novas configurações territoriais que fazem parte de uma montagem complexa de investimentos federais que se encaixam a interesses de classes hegemônicas, no sentido de explorar as vantagens de uma situação geoestratégica única que não atinge de forma salutar parte da população, que está no limiar da ideologia da integração e a realidade histórica, impingindo uma precária relação da sociedade com o mencionado equipamento. Como explica Miranda (2009):

[...] a partir da metade dos anos 90, as cidades dos países subdesenvolvidos e em desenvolvimento sofrem grandes transformações associadas ao interesse de melhoria de sua produtividade e que podem ser agrupadas sob dois vetores de transformações principais: (I) os recursos naturais tornam-se simples riquezas a serem exploradas; (II) as privatizações se multiplicam em geral sob a gestão de capitais estrangeiros. Como consequência imediata sobre o tecido urbano, temos o aumento do preço da terra, a *mercantilização* dos recursos considerados como “bens públicos mundiais” (a água, o ar, a biodiversidade, etc.) e a transformação de regiões adjacentes em verdadeiros corredores de circulação de mercadorias. Portanto, como a forma mais abrangente de um processo de urbanização extensiva, um corredor corresponde a uma faixa territorial, relativamente estreita e extensa, que une uma cidade ou região (cidade industrial, pólo econômico, cluster, etc.) a um porto ou cidade portuária. Trata-se, portanto, de uma nova configuração territorial cuja hierarquia se estabelece em função de uma atividade econômica hegemônica, de um grande projeto industrial e de projetos de infra-estrutura diversos (transporte, energia e telecomunicações). Novas identidades territoriais se constroem em função da circulação de mercadorias, de pessoas, de informações, etc. (MIRANDA, 2009, p.3/4).

Logo, uma configuração territorial definida segundo um modelo de desenvolvimento hegemônico, está geralmente associado ou eminentemente comprometido com a ordem global, embora o “consentimento” também venha da ordem local. De maneira geral, a circulação das pessoas e das mercadorias incita a construção de infra-estruturas, como a exemplo do anel viário, que exprimem uma relação entre os constrangimentos do território e as técnicas dominadas pelo homem, ensejado assim uma organização rígida do espaço, que se torna prisioneiro de processos conjunturais (instalação da Rota Rodoviária Bioceânica), que levam os grupos consentidores do processo no plano local a engendrarem territorializações que fazem uso dos dilemas sociais (falta de moradia, por exemplo), inculcando na mente da população que o “desenvolvimento” tem seu preço.

Dessa forma, é inevitável afirmar que o projeto Rota Rodoviária Bioceânica, cujo anel viário é parte, pelo menos nessa Zona de Fronteira, ignora a produção historicamente constituída desse setor da cidade de Corumbá, no qual a população construiu suas relações sociais. O processo de globalização, nesse caso, cria assim novas configurações territoriais cujas identidades e funcionalidades são redefinidas pelo ponto de vista hegemônico do Estado e dos grupos ligados ao mesmo, como também, contempla interesses externos.

Por conseguinte, nota-se que as racionalidades atreladas à ordem global e à local, como explica Milton Santos, enfrentam-se num processo dialético, que no caso dessa Zona de Fronteira, proporciona o surgimento de pontes, a tentativa de instalação de distritos industriais e, principalmente, de “novos” trajetos de rodovias que com o discurso do “desenvolvimento” cobram um elevado preço social e que, em grande parte, virá a favorecer somente a classe dominante.

Por exemplo, o viaduto da Rua treze de Junho é uma infra-estrutura de transporte cujo projeto original remonta a década de 1970 (a exemplo do projeto do anel viário), o objetivo era diminuir o fluxo de veículos da Rua Dom Aquino Corrêa¹⁶, pois daria continuidade ao tráfego na rua 13 de junho, que tem início na parte central da cidade, em direção ao Bairro Dom Bosco até chegar a Rodovia Ramon Gomez, daí em direção as cidades bolivianas dessa Zona de Fronteira, ressaltamos também que na planta original da cidade, o local, no qual se encontra atualmente o equipamento, ficava fora do perímetro urbano.

Todavia, atualmente no final desta via existe o terreno em que fora construído o prédio da Prefeitura da Cidade Corumbá e ao lado dessa edificação encontra-se o CAIC – Centro de Atendimento Integral a Criança – Padre Ernesto Sassida. Dessa forma, a área destinada para a instalação de um trecho rodoviário que daria continuidade a rua 13 de junho, vinculando-a a Rodovia Ramon Gomes, está inapropriada para a consecução do antigo projeto.

Logo, antes da materialização do equipamento existia uma cratera que separava a rua Treze de Junho e a única forma de atravessar esse “grande buraco” era através de uma escada, o local ficou conhecido pela população local como o “buracão da treze”, que somente podia ser acessado pela “escadinha da treze”.

O fato é que nas encostas dessa cratera residiam (muitas pessoas ainda moram nessas áreas) muitas famílias que conviviam com deslizamentos erosivos, sobretudo, nos períodos de chuvas, muito comum em Corumbá nos meses de dezembro e janeiro, causando muitos acidentes. Segundo a imprensa local os investimentos para a construção do aparelho somaram cerca de R\$ 2.979.271 e logicamente o prefeito e seus aliados ganhavam todos os créditos. O Jornal “Correio de Corumbá” em sua edição nº 2.538 de setembro de 2011 trazia a seguinte notícia:

A obra é faraônica para esta pequena cidade que ganha ares de metrópole [...] O viaduto da rua 13 de Junho é considerado uma das maiores construções públicas realizadas durante a gestão do prefeito Rüter Cunha de Oliveira, através de solicitação

¹⁶ Essa via atravessa todo o perímetro central da cidade e termina no Bairro Dom Bosco, a sua continuação é a Rodovia Ramon Gomez que dá acesso ao Porto Seco da AGESA e ao posto de fiscalização da Receita Federal na área “limítrofe” do Brasil com a Bolívia e as cidades bolivianas dessa Zona de Fronteira.

do deputado Paulo Duarte para a liberação da verba junto ao Ministério do Planejamento (MATOS, 2011, p.11).

Entretanto, é preciso ressaltar que, com a construção da “obra faraônica”, grande parte das famílias que residiam nessas áreas de risco foram deslocadas para as mencionadas unidades habitacionais construídas com recurso do PAC, ou seja, estas pessoas foram encaminhadas para as residências que se localizam nas faixa de domínio do anel viário (As unidades habitacionais do Programa “Feliz Viver”).

Ressaltamos que além dessas unidades, existem aquelas que se localizam no Conjunto Ana de Fátima Brites Moreira, no bairro Guatós. O detalhe nessa afirmação é que esses aparelhos urbanos se localizam na faixa de domínio das rotas alternativas¹⁷, que por falta de sinalização, os veículos pesados acessam pra chegar ao anel viário, fazendo então percursos que passam por grande parte do Bairro Nova Corumbá, visto que o acesso pelas vias alternativas, a partir desse conjunto habitacional, dá acesso às ruas do anel viário.

Em nosso trabalho de campo constatamos, que por meio dessas rotas alternativas, grande parte dos veículos pesados que chegam a porção sul da cidade de Corumbá, via BR-262, acessam o anel rodoviário sem trafegarem pela rua Rio Grande do Sul (acesso para a entrada oficial do anel viário). De uma forma ou de outra, a maioria dos veículos que seguem em direção a EADI-AGESA ou que se encaminham para a Rota nº 2 e que depois dirigem-se para o Porto Seco, trafegam pelo perímetro urbano de Corumbá.

Assim, o equipamento rodoviário que fora materializado no sentido de dinamizar as operações circunscritas ao comércio internacional entre Brasil e Bolívia, como também, a fim de contribuir com os fluxos inerentes a Rota Rodoviária Bioceânica, até o momento, interage de forma precária com a sociedade, agredindo-a. Mas por conta do “desenvolvimento”, os constrangimentos pelos quais esses indivíduos passam são mitigados, levando-os crer que para serem felizes, para conviverem futuramente com o “progresso”, um preço deve ser pago no presente.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Tentamos demonstrar com essa discussão alguns dos “deslocamentos” da Rota Rodoviária Bioceânica na Zona de Fronteira Brasil/Bolívia, em Mato Grosso do Sul, mais especificamente na cidade de Corumbá. O equipamento rodoviário que pertence ao sistema logístico da mencionada Rota, está engendrando movimentos em diferentes direções e velocidades que não se resumem a concepção reticular.

Nesse contexto, os mencionados equipamentos, então instalados para facilitar a integração econômica de Brasil e Bolívia, “passam por cima” da condição espaço-temporal de alguns segmentos da população que vive, trabalha e criam suas condições de convivência e sobrevivência.

¹⁷ Os veículos de cargas pesadas utilizam-se da rua Rio Grande do Norte, principal via do conjunto Ana Brites Moreira, que incide sobre a rua Ciriaco de Toledo e Marechal Deodoro, o trajeto por essas últimas permite se chegar a rua Rio Grande do Sul, ou seja, esta é o acesso oficial do anel viário para os caminhões que vão em direção a EADI-AGESA, com a utilização das mencionadas vias alternativas, a rua Rio Grande do Sul não é acessada como o previsto.

Por exemplo, o anel rodoviário de Corumbá configura-se como um aparelho fora de seu tempo. Constatamos que operacionalmente é limitado e oferece perigo para as pessoas que residem na faixa de domínio do seu traçado, como também, é um equipamento que não contribui para dinamizar os fluxos do comércio internacional e compromete, a priori, o projeto de integração entre Brasil e Bolívia. Contudo, para os políticos, esse equipamento rodoviário é a materialização do “desenvolvimento” e do “progresso”, e nem precisamos dizer que é utilizado como instrumento para se ganhar votos.

Ressaltamos também, que ao citarmos pessoas públicas, de forma alguma queríamos atingi-las, prejudicá-las ou fazer oposição política. A nossa discussão não tem a intenção de panfletar a favor ou contra ninguém. Apenas, demonstramos os diferentes vieses discursivos acerca de uma dada conjuntura e como determinadas ações estão se desenrolando.

Dessa forma, através das diferentes falas e práticas que se relacionam a instalação dos equipamentos de transporte da Rota Rodoviária Bioceânica na Zona de Fronteira Brasil/Bolívia, em Mato Grosso do Sul, mais especificamente em Corumbá, pudemos averiguar alguns dos aspectos funcionais circunscritos aos discursos defensores do processo de integração que possibilitam aos grupos hegemônicos a dominação do território em detrimento aos interesses dos demais setores da sociedade.

É mister enfatizar que algumas questões, principalmente, àquelas concernentes ao sistema logístico da supracitada Zona de Fronteira merecem novas investigações. Por ora podemos afirmar que o equipamento e sua limitada funcionalidade vão de encontro ao contexto temporal da cidade de Corumbá, reconfigurando o território mediante os interesses hegemônicos, inseridos nos discursos da ideologia da integração, que de alguma forma materializa antigos sonhos, todavia que acentuam as assimetrias já existentes na realidade efetiva (histórica e geográfica) desse território.

Destacamos que não foram considerados os aspectos gerais do modelo de transporte e logística aduaneira da Zona de Fronteira em questão, apenas tratamos das etapas chaves ou pontos relevantes ao sistema logístico referentes ao Anel rodoviário instalado na cidade de Corumbá/MS. Todavia, é preciso que ocorra o melhoramento das vias de acesso aos terminais de armazenamento e distribuição de mercadorias nessa localidade de fronteira (como é o caso do anel rodoviário de Corumbá).

Para maiores detalhamentos seria preciso uma análise teórica mais aprofundada e de um trabalho de campo mais específico, no sentido de construir um modelo bem fundamentado em conceitos logísticos avançados, que possa atender aos desafios de se operar em um mercado globalizado. No caso de futuras investigações científicas, será necessário um estudo que contemple e aborde o sistema de transporte e logística aduaneira integrada circunscrito a Santa Cruz de la Sierra, bem como, os aspectos operacionais relacionados aos portos de Iquique e Arica no Chile, do sistema logístico-operacional da Rota Rodoviária Bioceânica em território peruano, como também, que possa analisar os seu liames com as relações de trabalho.

Assim, podemos perceber, sobretudo, a interação entre discursos, práticas e arranjo territorial que pode ser percebida através das articulações políticas, ensejadas mediante interesses partidários, que no bojo de instalação dos equipamentos (em específico o Anelviário de Corumbá/MS) da Rota Rodoviária Bioceânica deram novas formas materiais ao território, apresentando-se insalubres a parcela da sociedade. Assim como, o “desenvolvimento”, materializado numa rodovia, contempla os deslocamentos reticulares das mercadorias, entretanto, por ora, parece impedir “o caminhar” de brasileiros e bolivianos na mencionada Zona de Fronteira. A mencionada rodovia bioceânica, não está proporcionando somente atilhos físicos entre brasileiros e bolivianos. Com a instalação da mesma os discursos e as práticas interagem, realçando constrições que precisam ser mitigadas.

Fizemos o possível para encaminhar as conclusões do estudo de caso sobre alguns aspectos logísticos, políticos, econômicos e sociais referentes à cidade de Corumbá, centro nodal da Zona de Fronteira do Brasil/Bolívia, em Mato Grosso do Sul, cuja singularidade proporcionou a produção de uma realidade particular. Realidade que tentamos analisar com o olhar das Ciências Humanas, interdisciplinarmente, descrevendo as características dos fenômenos, estabelecendo relações entre as variáveis analíticas, articulando-as com as categorias da totalidade espacial.

5 - REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BARAT, J. **Logística e transporte no processo de Globalização: oportunidades para o Brasil**. São Paulo: UNESP: IEEI, 2007.

BRASIL. **Ministério da Integração Nacional. Proposta de reestruturação do Programa de Desenvolvimento da Faixa de Fronteira**. Brasília: MIN, 2005.

BRASIL. Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes. **Diretoria de Infra-Estrutura Rodoviária. Coordenação Geral de Operações Rodoviárias. Manual de Procedimentos para a Permissão Especial de Uso das Faixas de Domínio de Rodovias Federais e Outros Bens Públicos sob Jurisdição do Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes – DNIT**. Brasília: DNIT, 2008.

BRASIL. Ministério dos Transportes. **Terminologias Rodoviárias Usualmente utilizadas**. Brasília: MT, 2007.

BRASIL. **Constituição (1988). Constituição da República Federativa do Brasil: Texto constitucional promulgado em 5 de outubro de 1988 com alterações adotadas pelas Emendas constitucionais nº 1/92 a 32/2001 e pelas Emendas Constitucionais de Revisão nº 1 a 6/94**. Brasília: Senado Federal, Subsecretaria de Edições Técnicas, 2001.

BRASIL. Ministério dos Transportes. **Norma DNIT 003/2002 – PAD**. Brasília: MT, 2002.

CARRETA DOLY In: **TGL TRANSPORTES, GUINDASTES E LOCAÇÕES**. Disponível em: <<http://tglpesados.com.br/index.php/equipamentos/caminhoes/carreta-dolly>>. Acesso em 12 jan. 2012.

CARLOS, A. **Integração garante obras do Anel Viário e BR-262, diz Cássio**. Subsecretaria de Comunicação Institucional, Corumbá/MS, p.01, 23 jul. 2009.

CASTORIADIS, C. "Reflexões sobre o "desenvolvimento" e a "racionalidade" In: _____. **As encruzilhadas do labirinto/2 - os domínios do homem**. Trad. José O. A. Marques. São Paulo: Paz e Terra, 1987, p.135-158.

COSTA, W. M. "Políticas Territoriais Brasileiras no Contexto da Integração Sul- Americana." **Revista Território**, Rio de Janeiro n. 07, Jul./Dez. 1999, p. 25 - 41.

CORRÊA, R. L. "Interações Espaciais" In: CASTRO, I. E.; GOMES, P. C. C. e CORRÊA, R. L. In: *Explorações Geográficas*. RJ: Bertrand Brasil, 1997.

Delcídio diz que contorno rodoviário mostra harmonia. DouradosAgora, Dourados/MS, p.1, 28 jun. 2010. Disponível em: <http://www.douradosagora.com.br/noticias/politica/>>. Acesso em: 10 jan. 2012.

Delcídio diz que contorno rodoviário mostra harmonia. Delcidio139.com, p.01, 28 jun. 2010. Disponível em: <<http://www.delcidio138.com.br/noticias/34-capa>>. Acesso em: 10 jan. 2012.

DECLARAÇÃO CONJUNTA. **Governos de MS e Santa Cruz firmam acordo bilateral**. DiárioMS, Dourados, p. 01, 21 jan. 2006. Disponível em: <<http://www.diarioms.com.br>>. Acesso em 20 nov.2011.

DECRETO Nº 5.856, DE 19 DE JULHO DE 2006. Disponível em:<<http://www.planalto.gov.br>>. Acesso em 15 dez. 2011.

EGLER, C. A. G. "Mercosul: um território em construção?" In: **Ciência e Cultura (SBPC)**, v.58, n.1, 2006, p.24-32. Disponível em:<<http://cienciaecultura.bvs.br/>>. Acesso em: 10 jan. 2012.

EADI - Estação Aduaneira Interior In: **O que é uma EADI?**. - 2ºed., rev. e atualizada. Belo Horizonte: SEBRAE/MG, 2005. 24 p. il. (Série Cooperação Internacional).

FERNANDES, P. **Anel rodoviário irá facilitar integração com a Bolívia**. Campo Grande News, Campo Grande/MS, p. 01, 28 jun. 2010. Disponível em:<www.campograndenews.com.br>. Acesso em: 20 nov. 2011.

HAESBAERT, R. **O Mito da Desterritorialização: Do "Fim do Território" à Multiterritorialidade**. – 2º Ed. – Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006.

KELLY, P. "Traditional Themes of Brazilian Geopolitics" In: KELLY, P.; CHILD, J. **Geopolitics of the Southern cone and Antarctica**. Boulder and London: Lynne Rienner Publishers, 1988, p. 111-122.

LEI Nº 6.766, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1979. Disponível em:<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L6766.htm>. Acesso em 10 dez. 2011.

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997. Disponível em:<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9503.htm>. Acesso em 10 dez. 2011.

LEI Nº 10.932, DE 03 DE AGOSTO DE 2004. Disponível em:<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L10932.htm>. Acesso em 10 dez. 2011.

LEI Nº 6.815, DE 19 DE AGOSTO DE 1980. Disponível em:<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L6815.htm>. Acesso em 10 dez. 2011.

LEO, S. **Integração sul-americana volta à agenda.** 2011. Disponível em:<<http://www.outroladodanoticia.com.br/inicial/>>. Acesso em 22 nov. 2011.

LOPES, X. **Bolívia, Chile e Brasil anunciam lançamento de Corredor Bioceânico.** Disponível em:<<http://visãoglobal.org/2007/12/17/Bolívia-chile-brasil-anunciam-olancamento-de-corredor-bioceanico>>. Acesso 22 nov. 2011.

MARAFON, M. A. & VAREJÃO, L. C. S. “Gestão da Faixa de Domínio do DNIT” In: **ENCONTRO NACIONAL DE CONSERVAÇÃO RODOVIÁRIA**, 1., 2009, Belo Horizonte. Anais da 14ª ENACOR. Belo Horizonte/MG, 2009.

MARTIN, A. R. **Brasil, Geopolítica e Poder Mundial: o Anti-Golbery.** Tese (Livre-docência), Universidade de São Paulo, São Paulo, 2007.

MATOS, G. “Moradores elogiam o novo viaduto da 13 de junho e pedem policiamento contra delinqüentes e usuários” In: **CORREIO DE CORUMBÁ**. Edição nº 2.538, setembro de 2011.

MELO, S. C. **Mato Grosso no Centro-Oeste Sul-Americano.** Cuiabá: UFMT, 2005.

MELO, R. A. & SETTI, J. R. **Fluxos mínimos de veículos para implantação de faixas adicionais em aclives de rodovias de pista simples.** TRANSPORTES, v. XV, n. 1, p.16-23, junho 2007.

MELLO, L. I. A., **A geopolítica do Brasil e a Bacia do Prata.** São Paulo, Tese, Ed. do autor, 1987..

MENDONÇA, L. S. **Logística de Armazenagem e distribuição dos produtos Sadia pelo Centro de Concentração e Distribuição da Unidade Uberlândia – MG.** 2009. 75 f. Monografia (Especialização em Geografia) – UFU, Uberlândia.

MIRANDA, G. M. “IIRSA: Guerra entre as cidades locais e entre corredores globais” In: **Anais da Anpege**, Curitiba, 2009.

MINISTÉRIO DAS RELAÇÕES EXTERIORES. **Item a) América do Sul. Relações com países sul-americanos. Infraestrutura. Extensão máxima. Quatro laudas.** Disponível em:<<http://www.itamaraty.gov.br/temas/balanco-de-politica-externa-2003-2010/1.1.6-america-do-sul-infraestrutura>>. Acesso em 22 nov. 2011.

OLIVEIRA, T. C. M. “Os elos de integração: O exemplo da fronteira Brasil-Bolívia” In: COSTA, E. A & OLIVEIRA, M. A. M (Org.). **Seminário de Estudos Fronteiriços.** Corumbá: UFMS, 2009, p. 25-44.

_____. “Transporte de Commodities do Agronegócio e de Mineral na Fronteira Brasil-Bolívia: Um estudo sobre a estrutura portuária em Corumbá, Ladário, e Puerto Quijarro” In: NAVARRO, E. M. M. et al. (org.). **40 anos do Campus do Pantanal.** Corumbá: Ed. UFMS, 2007, p.41-60.

OLIVEIRA, G. C. **Brasil, Bolívia e Chile articulam funcionamento de corredor interoceânico**. Secretaria do Estado de Obras Públicas, 2008. Disponível em: <http://www.seop.ms.gov.br/index.php?>>. Acesso em 20 nov. 2011.

PEDROZA, D. **Construções às margens de rodovia**. Verde Ghaia, Curitiba, p.01 a 02, 03 maio 2012. Disponível em: < <http://www.canalvg.com.br/index.php/>> . Acesso 06 maio 2012.

RESOLUÇÃO N° 12/68 DO CONTRAN. Disponível em:<<http://www.guiadotrc.com.br/lei/res1298.asp>>. Acesso em 20 jan. 2012.

RESOLUÇÃO N° 68, DE 23 DE SETEMBRO DE 1998. Disponível em:<<http://www.guiadotrc.com.br/lei/novaresolucao68.pdf>>. Acesso 15 dez. 2011.

RODRIGUES, P. R. A. **Introdução aos sistemas de transporte no Brasil e à logística internacional**. 4 ed. São Paulo: Aduaneiras. 2007.

SANTOS, M. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. São Paulo: Hucitec, 1996.

SOUZA, O. R. G. **Do conflito à cooperação internacional: Relações Brasil/Bolívia**. Campo Grande-MS: UNIDERP, 2004.

TRAVASSOS, M. **Projeção continental do Brasil**. 4º ed., São Paulo: Cia. Ed. Nacional, 1947.

TRATADO DE AMIZADE, COOPERAÇÃO E COMÉRCIO ENTRE A REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E A REPÚBLICA DA BOLÍVIA. Disponível em: <http://dai-mre.serpro.gov.br/atos-internacionais/bilaterais/1977/b_61/>. Acesso em: 10 nov. 2011.

XAVIER, M. "Os sistemas de engenharia e a tecnicização do território" In: SANTOS, M. & SILVEIRA, M. L. **Brasil: território e sociedade no início do século XXI**. São Paulo: Record, 2001, p.329-344.