

**MATO GROSSO DO SUL NO
CONTEXTO DOS NOVOS
PARADIGMAS DE INTEGRAÇÃO E
DESENVOLVIMENTO NACIONAL**

Adáuto de Oliveira Souza

**MATO GROSSO DO SUL NO
CONTEXTO DOS NOVOS
PARADIGMAS DE INTEGRAÇÃO E
DESENVOLVIMENTO NACIONAL**

Editora UFGD
DOURADOS-MS, 2008

Universidade Federal da Grande Dourados

Reitor: Damião Duque de Farias

Vice-Reitor: Wedson Desidério Fernandes

COED

Coordenador Editorial da UFGD: Edvaldo Cesar Moretti

Técnico de Apoio: Givaldo Ramos da Silva Filho

Conselho Editorial da UFGD

Adáuto de Oliveira Souza

Lisandra Pereira Lamoso

Reinaldo dos Santos

Rita de Cássia Pacheco Limberti

Wedson Desidério Fernandes

Fábio Edir dos Santos Costa

Capa

Editora da UFGD

Ficha catalográfica elaborada pela Biblioteca Central – UFGD

338.09817

Souza, Adáuto de Oliveira

S719m

Mato Grosso do Sul no contexto dos novos paradigmas de integração e desenvolvimento nacional. / Adáuto de Oliveira Souza. – Dourados, MS : Editora da UFGD, 2008. 122p.

Originalmente apresentada como parte integrante da Tese de doutorado do autor sob o título: “A estratégia dos distritos industriais como instrumento de desenvolvimento regional e a sua aplicabilidade em Mato Grosso do Sul” ao Programa de Doutorado do Departamento de Geografia da USP, defendida em 2003, sob a orientação da Prof^a. Dr^a. Margarida Maria de Andrade.

ISBN 978-85-61228-12-5

1. Desenvolvimento regional – Mato Grosso do Sul.
2. Políticas públicas – Brasil. 3 Políticas e diretrizes - Mato Grosso do Sul. 4. Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento. I. Título

Direitos reservados à
Editora da Universidade Federal da Grande Dourados
Rua João Rosa Goes, 1761
Vila Progresso – Caixa Postal 322
CEP – 79825-070 Dourados-MS
Fone: (67) 3411-3622
edufgd@ufgd.edu.br
www.ufgd.edu.br

S U M Á R I O

APRESENTAÇÃO.....	13
1 - NOTAS INTRODUTÓRIAS.....	15
2 - DOS PÓLOS AOS EIXOS: a redefinição das estratégias governamentais no contexto dos novos paradigmas de integração e desenvolvimento nacional.....	21
2.1 - O Mato Grosso do Sul e a nova moldura de intervenção: Eixos do Oeste e Sudoeste.....	41
3 - OS PROJETOS ESTRUTURANTES EM MATO GROSSO DO SUL.....	53
3.1 - As hidrovias Tiête-Paraná e Paraguai.....	54
3.2 - A Ferronorte.....	63
3.3 - O Gasoduto Bolívia-Brasil.....	72
3.4 - As termelétricas: agrupamentos do projeto GASBOL.....	80
3.4.1 - A termelétrica de Três Lagoas.....	87
3.4.2 - UTE Três Lagoas - a concepção básica do projeto.....	88
3.4.3 - A termelétrica de Corumbá.....	90
3.4.4 - As termelétricas de Campo Grande.....	99
4 - PARA NÃO CONCLUIR.....	107
5 - REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	112

LISTA DE QUADROS

01 - Brasil : Portfólio de investimentos por áreas (2000-2007).....	24
02 - Brasil - Investimentos em infra-estrutura econômica (2000-2007).....	26
03 - Brasil: distribuição dos investimentos por Eixos.....	37
04 - Brasil: visão geral do estudo e principais destaques.....	38
05 - Eixo Oeste: infra-estrutura econômica.....	49
06 - Eixo Sudoeste: infra-estrutura econômica.....	50
07 - Ferronorte: trechos previstos/concluídos e investimentos.....	67
08 - Ferronorte: órgãos financiadores e montante financiado.....	68
09 - Orçamento previsto para recuperação da Novoeste.....	71
10 - Novoeste: origem e total dos investimentos previstos.....	71
11 - GASBOL: fontes de recursos.....	73
12 - Previsão de crescimento da capacidade instalada (GW) por tipo de fonte geradora.....	81
13 - Volumes contratados pelas companhias de distribuição de gás (MM m³/dia).....	84
14 - MS : demanda potencial de gás natural (em milhões m³/dia)..	85
15 - Termelétricas em MS: características dos projetos.....	104

LISTA DE MAPAS

1 - Brasil - Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento.....	23
2 - Mato Grosso do Sul: os Eixos do Oeste e Sudoeste.....	43
3 - Mato Grosso do Sul - vias navegáveis.....	56
4 - Brasil – malha ferroviária 2002.....	64
5 - O traçado do Gasoduto Bolívia-Brasil (GASBOL).....	74

LISTA DE FOTOS

1 - Ato de inauguração da ponte sobre o rio Paraguai.....	46
2 - Visão geral da ponte sobre o rio Paraguai (BR 262, próximo a Corumbá).....	46
3 - Aspecto da navegação na hidrovia do Paraguai.....	58
4 - Ponte rodoferroviária sobre o Rio Paraná inaugurada em 1998..	65
5 - Usina Termelétrica William Arjona.....	100
6 - Solenidade de inauguração da Usina William Arjona.....	102

APRESENTAÇÃO

O trabalho aqui apresentado é parte integrante de nossa tese de doutorado - “A estratégia dos distritos industriais como instrumento de desenvolvimento regional e a sua aplicabilidade em Mato Grosso do Sul” – defendida no Departamento de Geografia da Universidade de São Paulo, em 2003, sob a orientação da Prof^a. Dr^a. Margarida Maria de Andrade.

Naquela oportunidade, o objetivo geral foi investigar o papel desempenhado pela polarização como estratégia particular de desenvolvimento em Mato Grosso do Sul. Mais especificamente, buscamos compreender o significado geográfico da implantação dos pólos de desenvolvimento e de seu principal instrumento, os distritos industriais.

Como a tese foi concluída em 2003, mas sobretudo por se tratar de uma análise centrada na política pública de desenvolvimento regional, processo historicamente dinâmico, implicou que fizéssemos uma revisão e atualização de alguns dados, analisando aspectos da realidade que pudemos compreender melhor após o término do segundo Governo de Fernando Henrique Cardoso (2002).

Situamos historicamente a institucionalização do planejamento no Brasil, na segunda metade do século XX e, concomitantemente buscamos a compreensão desse processo na atualidade da Região Centro-Oeste e, singularmente no Mato Grosso do Sul, no interior da divisão territorial do trabalho.

Nos anos de 1990, no mundo e no Brasil, acompanhamos os debates acerca do “Fim do Estado” que norteiam os textos do Consenso de Washington e até de críticos - acadêmicos e teóricos. Tais reflexões sobre os rumos históricos do capitalismo para o século XXI conduziram a práticas de governos na Europa, nos Estados Unidos e também na América Latina. Referimo-nos às privatizações e à redefinição das políticas de investimentos públicos.

Nesse sentido, muitos conceitos, teorias e práticas foram rechaçadas.

Não é aleatória que o documento básico de sustentação à política de investimentos do “Brasil em Ação”, na primeira gestão do governo

Fernando Henrique (PPA 1996-1999), contempla ásperas críticas ao planejamento executado fundamentalmente a partir do II Plano Nacional de Desenvolvimento (II PND 1975-79) e aponta para o novo século, a necessidade de novas concepções, diretrizes e instrumentos.

É o que trazemos aqui, para discussão e reflexão.

Compreender o debate teórico instalado a partir dos anos de 1990 com o discurso de globalização, de busca de competitividade internacional e de liberalização econômica, que implicou em redefinição de caminhos a serem traçados para os investimentos governamentais, mas que contraditoriamente, no Mato Grosso do Sul, vai conviver com a política estadual de fortalecimento de velhos conceitos, quais sejam pólos de desenvolvimento, vantagens comparativas, condicionantes da localização e integração física como instrumento de desenvolvimento regional.

1 - NOTAS INTRODUTÓRIAS

O conceito de pólos de desenvolvimento, coexistindo com o planejamento, deu origem a diversas construções teóricas, e dele extraíram-se várias diretrizes de política econômica - como a executada no atual Mato Grosso do Sul.

Sucintamente, podemos afirmar, que na concepção do autor da teoria dos pólos, o economista francês François Perroux (1967), o pólo de desenvolvimento é o centro econômico dinâmico de uma determinada região, país ou continente, e que seu crescimento se faz sentir sobre a área que o cerca, considerando-se que o pólo emana forças de um lugar/espaco para o centro e refluxos do centro para o lugar/espaco.

Quanto a aplicabilidade da teoria dos pólos à realidade brasileira, Andrade (1977), afirma que os estudos sobre a polarização e a tentativa de aplicar essa teoria à planificação do desenvolvimento regional brasileiro, teve precursores, em nosso País na década de 1951-60. Foi o momento em que os chamados problemas regionais ganharam destaque na temática tratada pelas Ciências Sociais, em geral, e pela Geografia em particular. Como diz Oliveira, A.U. (1984), “o vírus da polarização contaminou os órgãos de planejamento deste país.”

Sobre essa questão, Becker & Egler (1993, p.148) advogam :

“Poucos são os países do mundo que levaram tão longe as idéias de Perroux como o Brasil. Sob a perspectiva da acumulação capitalista, a ideologia dos pólos de desenvolvimento mostrou-se o modelo mais adequado para a organização do território proposta pelo Estado autoritário (...).”

Neste contexto, as diretrizes do II PND previam a definição e fortalecimento de pólos de desenvolvimento, bem como uma política de desconcentração industrial. É nesta conjuntura histórica que há uma intensificação na implantação de distritos industriais pelo território nacional, entre os quais incluem-se os de Campo Grande, Dourados, Três Lagoas e Corumbá, no então Mato Grosso, hoje Mato Grosso do Sul.

A proposta de industrialização concretiza-se num dado espaço, através do distrito industrial, evidenciando que o espaço é condição

fundamental para o desenvolvimento baseado na indústria. Todas as quatro cidades definidas como pólos possuem distritos industriais, sendo que três deles (Campo Grande, Dourados e Corumbá) são administrados pelo governo estadual e os outros dois (ambos em Três Lagoas) pelo governo municipal.

Além da participação direta na execução de programas especiais de desenvolvimento, da criação de áreas industriais planejadas nas cidades-pólos, o *Estado*¹ ainda participa indiretamente do processo industrial com uma série de leis e decretos, que concedem incentivos tributários aos empresários relocizados, instalados ou que pretendem instalar-se em seu território.

No Brasil, pode-se constatar, historicamente, e com maiores incidências na segunda metade da década de 1960 e na década de 1970, um elevado número de documentos oficiais concebendo a localização industrial planejada como instrumento eficaz na correção de desigualdades regionais de crescimento e do conseqüente estabelecimento de um maior equilíbrio econômico e espacial entre as diferentes regiões, assim como intra-regionalmente. Neste contexto, outorga-se crucial importância à necessidade de uma desconcentração das atividades econômicas, sobretudo industriais (principalmente em detrimento da Região Metropolitana de São Paulo). Com tais pressupostos, foram criados no País inúmeros instrumentos (normativos, creditícios, fiscais etc) da política de localização industrial.

Em termos nacionais, trata-se de um contexto histórico em que o planejamento regional já se encontra institucionalizado.

É neste contexto de ascensão da política regional que a teoria dos pólos de desenvolvimento parecia idealmente adequada para enfrentar a questão das disparidades regionais, assim como a excessiva concentração (de pessoas, atividades e capital) em áreas metropolitanas. De acordo com os pressupostos da polarização, a inversão em infra-estrutura, os subsídios ao desenvolvimento e outras formas da intervenção pública poderiam

1 Aqui o conceito de *Estado* deve ser identificado como a produção política, sempre em elaboração, que exprime - sem separação, mas dialeticamente - no político as relações existentes na economia. Produção política que se torna produtora de consenso, de valores, não obstante as contradições que carrega. Nas palavras de Lefebvre (1986, p.28): "O Estado tem sua lógica, além disso ele "é" lógico. (...). O poder político armado com sua lógica busca os conflitos, as contradições, as lutas para reduzi-los, para reprimi-los ou para integrá-los absorvendo-os. A lógica torna-se a ideologia dominante. Liga-se contra a dialética, com a lógica formalizada, a ideologia, a cultura, os atos visam à coerência, à estabilidade, ao equilíbrio, à luta contra o tempo e contra o futuro." Assim, enquanto forma do político, o *Estado* se comporta como centro de institucionalização e decisões, reconduzindo as relações sociais, garantindo desse modo, a sua própria recondução. Neste trabalho escrevemos em itálico a expressão *Estado* quando ela tiver este sentido, e assim distinguir de Estado - enquanto Unidade da Federação - escrito normalmente.

concentrar-se em poucos centros com potencialidades de crescimento, localizados, porém, em áreas atrasadas ou próximo delas. As economias de aglomeração gerariam um crescimento nos centros escolhidos e finalmente fluiriam alguns efeitos de difusão benéficos até as áreas polarizadas. Assim se promoveria a eficiência econômica e a equidade regional, as regiões atrasadas se desenvolveriam e os fluxos de pessoas, bens e capitais, que de outro modo se dirigiriam para as áreas metropolitanas congestionadas, se desviariam até seletivos centros regionais.

A promoção do desenvolvimento, via planejamento regional, implica na crescente intervenção governamental na atividade econômica. O *Estado* é programaticamente compelido a investir em atividades que exigem altos investimentos e lento retorno do capital investido. Por outro lado, as atividades mais rentáveis ficam como prerrogativas do grande capital.

É fato amplamente demonstrado que o desenvolvimento do capitalismo do Brasil tem decisiva intervenção do poder público, sobretudo nas últimas décadas, quando, através de múltiplos instrumentos, visando à valorização do capital e, quase sempre, penalizando o trabalho, vem produzindo transformações que afetaram a divisão regional do trabalho no País.

O trabalho – proposto neste livro - diz respeito à análise dos projetos estruturantes executados em Mato Grosso do Sul, no bojo do “Avança Brasil”, programa derivado do Plano Plurianual de Investimentos (PPA 2000-2003) do Governo Federal. Tais projetos estruturantes se concretizaram no espaço sul-mato-grossense através da implantação do Gasoduto Bolívia-Brasil; da privatização da ferrovia Novoeste e da implantação da Ferronorte, assim como na modernização das hidrovias Tiête-Paraná e Paraguai.

As políticas regionais no Brasil, com seus erros e acertos, tiveram um razoável sucesso, contribuindo para reverter uma tendência de progressiva ampliação das disparidades inter-regionais de distribuição de renda. Todavia, para a Secretaria Especial de Políticas Regionais, vinculada ao Ministério do Planejamento e Orçamento (BRASIL, 1997), o modelo de desenvolvimento e a estratégia de ação que respaldavam essas políticas parecem esgotados, impondo-se uma reflexão sobre os rumos da política de desenvolvimento nacional, indicando que urge conceber novas estratégias, rever políticas, reestruturar instituições e renovar instrumentos de ação, a fim de que as regiões periféricas possam dispor das condições de enfrentar os desafios impostos pela competitividade e pelo paradigma

do desenvolvimento sustentável.

Ainda do ponto de vista governamental, o novo paradigma de desenvolvimento pressupõe, de um lado, a liberalização econômica, o fortalecimento da economia de mercado como base para a inserção competitiva nos mercados estrangeiros e, de outro lado, a reforma do *Estado*, com a revisão de suas relações com a economia e a sociedade. Isso não significa, para a referida Secretaria (BRASIL, 1997, p.7) que toda a experiência do passado deva ser descartada:

“ (...) as regiões periféricas ainda dependerão, por largo tempo, de uma forte intervenção governamental, com o objetivo de neutralizar suas debilidades e deficiências de infra-estrutura, nível tecnológico e capacidade empresarial. Essa intervenção governamental, todavia, deverá ser feita em novos moldes, enfatizando-se a convergência de objetivos nacionais e regionais, a sustentabilidade do processo de desenvolvimento, a parceria, a seletividade e a eficácia.”

Trata-se de uma intervenção governamental planejada, cujas premissas estão voltadas para a viabilização de grandes eixos de transporte intermodal - rodoviário, hidroviário, ferroviário e aeroviário - definidos como Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento que visam eliminar desvantagens locais das regiões periféricas.

No caso do Estado de Mato Grosso do Sul, o seu território ficou delimitado geograficamente em dois Eixos: o do Oeste e o do Sudoeste. Em cada um destes se fez um esmiuçado diagnóstico econômico e, de seus pontos de estrangulamento em infra-estrutura, apontando-se, igualmente as oportunidades/potencialidades de investimentos, mas principalmente definindo-se os espaços e os setores prioritários na execução dos projetos governamentais. Em outros termos, que setores e locais, efetiva e diretamente, seriam contemplados com a aplicação dos recursos públicos.

É neste novo contexto que se inseriu o Plano Plurianual de Investimentos do Governo Fernando Henrique Cardoso (PPA 2000-2003), denominado “Programa Avança Brasil”, assim como seu precursor, o PPA (1996-1999), denominado “Brasil em Ação”, executado no primeiro governo FHC.

Do ponto de vista geográfico, que leitura é possível fazermos desta nova estratégia de desenvolvimento regional brasileiro? Quais os paradigmas presentes nessa estratégia de desenvolvimento? Seriam eles realmente novos? Como o Estado de Mato Grosso do Sul foi inserido

nesse processo? Que projetos estruturadores foram executados em Mato Grosso do Sul? E qual a atual situação desses projetos? E mais, como estes empreendimentos se relacionam com as cidades-pólos de Campo Grande, Dourados, Corumbá e Três Lagoas?

Ao mesmo tempo em que há efeitos desses empreendimentos nas cidades, estas são condições para a realização da política de pólos/eixos de desenvolvimento.

Enfim, neste livro refletimos acerca dessas indagações.

2 - DOS PÓLOS AOS EIXOS: A REDEFINIÇÃO DAS ESTRATÉGIAS GOVERNAMENTAIS NO CONTEXTO DOS NOVOS PARADIGMAS DE INTEGRAÇÃO E DESENVOLVIMENTO NACIONAL

O Plano Plurianual de Investimentos (PPA 2000/2003) e o Programa dele derivado, denominado “Avança Brasil”, conforme determinação constitucional, foi encaminhado pelo presidente Fernando Henrique Cardoso ao Congresso Nacional, tendo sido aprovado em junho de 2000.

Para a formulação das bases deste plano de investimentos quadrienal, o BNDES e o Ministério do Orçamento e Gestão contrataram o Consórcio Brasiliana, coordenado pela empresa internacional Booz-Allen & Hamilton do Brasil Consultores Ltda², para a produção de estudo denominado “Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento”, no qual foram identificadas as oportunidades de investimentos públicos e/ou privados que, segundo consta, “viabilizariam o desenvolvimento econômico e social, a integração nacional e internacional, o aumento da competitividade sistêmica da economia e a redução das disparidades regionais e sociais do Brasil.”³

Neste contexto, tal estudo partiu de um inventário de projetos já existentes junto ao Governo Federal, bem como do cadastramento de todas as atividades e projetos.

É oportuno relembrar que o Programa Brasil em Ação (PPA 1996/99) se constituiu num conjunto de 42 projetos de investimentos⁴, voltados para a área de infra-estrutura e desenvolvimento social, tendo aplicado no referido período cerca de R\$ 66,1 bilhões.

2 O Consórcio Brasiliana reúne três organizações de porte mundial, a Bechtel International Inc., o Banco ABN-AMRO S.A e a própria Booz-Allen & Hamilton, além de um grupo de 18 empresas e universidades (UFMS, UnB, Unicamp, UFSCar, FIPE/USP e FEE/RS) na condição de subcontratadas e/ou conveniadas. Sobre esse consórcio diz-se que “(...) pela primeira vez, a nível mundial, um consórcio reúne três empresas que concentram as maiores experiências internacionais em planejamento estratégico, infra-estrutura e project finance (...)”. Consórcio Brasiliana (1997, p.1).

3 “Origem, estrutura e métodos de estudo” In : www.eixos.gov.br 24.04.01.

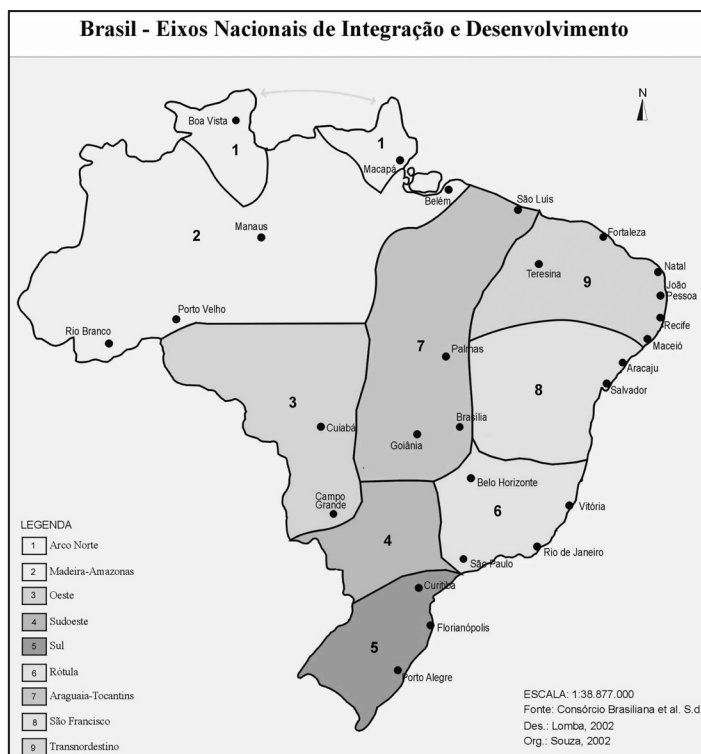
4 “Os projetos foram selecionados pela capacidade de viabilizar uma multiplicidade de outros investimentos que irão sustentar a dinâmica do crescimento econômico nas próximas décadas. Esses projetos têm ainda a característica de guardar entre si estreita relação de complementaridade e sinergia para o desenvolvimento regional equilibrado.” BRASIL. Presidente (F. H. Cardoso). 1997a, p.24.

Assim, a empresa contratada deveria propor uma delimitação geográfica para cada um dos Eixos⁵ Nacionais de Integração⁶ e Desenvolvimento, utilizando critério fundamentado a partir da “logística” para o atendimento de fluxos de bens e serviços em suas áreas de influência. Previamente o Ministério do Planejamento e Orçamento (MPO) forneceu à contratada uma descrição preliminar das áreas dos Eixos, todavia tais áreas poderiam ser reconfiguradas/aperfeiçoadas em função do resultado dos estudos. Vale dizer que efetivamente tal fato ocorreu, tanto que o MPO identificou 12 (doze) Eixos e o Consórcio optou por reconfigurá-los e manter apenas 09 (nove).

Portanto, o estudo do Consórcio Brasileira concluiu pela formulação de 09 Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento, assim caracterizados: 1) Arco Norte; 2) Madeira-Amazonas; 3) Oeste; 4) Araguaia-Tocantins; 5) Transnordestino; 6) São Francisco; 7) Rótula; 8) Sudoeste; e 9) Mercosul.

5 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. (1998a, p.9.)

6 “O conceito de integração, como relação de interdependência, passa pelas seguintes combinações de articulações: espacialmente, entre Eixos, entre um dado Eixo e o mercado internacional, entre um dado Eixo e o Mercosul, e um dado Eixo e a costa (cabotagem); funcionalmente, entre enfoques de natureza setorial (...).” Consórcio Brasileira (1997, p. I-51).



Sobre a origem do conceito de Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento se afirma que surgiu pela primeira vez no “Brasil em Ação” – PPA (1996-1999)

“... como uma tentativa de traçar uma estratégia de desenvolvimento para o Brasil que permitisse a redução dos desequilíbrios regionais e sociais. A idéia básica era tratar esses desequilíbrios sob uma nova ótica, levando em conta a geografia econômica do País e os fluxos de bens e serviços, sem considerar, para efeito do planejamento, os limites dos Estados e regiões.”⁷

Portanto, a concepção é a de que

“precisamos integrar o Brasil de maneira equilibrada. E, precisamos preparar o Brasil para que ele possa participar da economia, em nível internacional. (...) é a concepção moderna de desenvolvimento. Não se trata

⁷ “Origem, estrutura e métodos de estudo” In: www.eixos.gov.br 24.04.01.

de um pólo de desenvolvimento que se concentre numa região, mas de um eixo que distribua seus efeitos numa área mais ampla, pois é necessário que o Governo preste atenção ao conjunto do Brasil.”⁸

Neste contexto, o Governo Federal lançou o Programa “Avança Brasil” - tendo como referência o mencionado estudo - consubstanciado em 365 projetos prioritários, a serem executados no período 2000-2003, envolvendo dispêndios de cerca de R\$ 1,1 trilhão no quadriênio.⁹ Sobre este Programa e seus projetos se reconhece oficialmente que são

“projetos estruturantes e integrados, que terão efeito multiplicador e desencadearão outros investimentos. (...).

Com o Avança Brasil, o Governo adota uma visão estratégica de longo prazo para o desenvolvimento sustentável do País.”¹⁰

Os recursos necessários para a execução dos 358 projetos selecionados (em infra-estrutura) totalizam US\$165 bilhões entre 2000 e 2007. Tal estudo não especifica qual a participação do setor público nem tampouco a do setor privado. Todavia o que se explicita - desde o “Brasil em Ação” - é que “os investimentos em infra-estrutura deverão acompanhar, (...) o processo de estruturação dos eixos nacionais de integração e desenvolvimento (...) apoiando-se em parcerias público-privadas”.¹¹

Quadro 01

Brasil - Portfólio de investimentos por áreas (2000-2007)

(em US\$ bilhões)

Áreas de investimentos	Valor	Percentual (%)
Infra-estrutura econômica	101,4	61,41
Desenvolvimento social	52,1	32,16
Meio ambiente	9,00	5,45
Informação e conhecimento	1,6	0,98
TOTAL	165,1	100,00

Fonte: PPA 2000-2003 *apud*, Piva (1999).

Há um entendimento de que a competitividade da economia nacional

8 BRASIL. Presidência da República (1996, p.13).

9 Piva, out. 1999, p. 5.

10 BRASIL. Presidência da República (2000, p.70).

11 BRASIL. Presidência da República (1998, p.58).

é obstacularizada, dentre outros fatores “sistêmicos”, fundamentalmente pelo que se convencionou chamar “custo Brasil”. Neste sentido, o quadro 01 permite-nos afirmar que a redução deste “custo” é o vértice da intervenção governamental, que inclusive eliminou regimento as restrições ao capital estrangeiro, quebrou monopólios de empresas estatais e procedeu à nova regulamentação dos setores de energia, telecomunicações, petróleo e portos. Na própria elaboração do portfólio de investimentos já estava delineado que a tarefa “focalizará os empreendimentos em infra-estrutura econômica. Aqueles nas áreas de desenvolvimento social e informação e conhecimento serão considerados como contrapartidas necessárias aos primeiros.” (Consórcio Brasileira, proposta técnica v.1, 1997, p.I-56). Portanto, como contrapartida dos investimentos em infra-estrutura, constituem-se em insumo essencial (educação, capacitação científica e tecnológica e acesso a informação) para a agregação de valor a bens e serviços.

Ao refletir sobre o que chamou de busca insana pela diminuição de um suposto “custo Brasil”, Cano (1998, p.350) assevera que

“estamos assistindo, passivamente, à desestruturação parcial de vários setores produtivos, à precarização do trabalho - aliás, estimulada fortemente pelo próprio governo - e a um leilão nacional (em quase todos os Estados) pela doação possível de incentivos e subsídios para atrair mirabolantes e prometidos investimentos estrangeiros.”

Ainda sobre essa questão, Benjamin et al. (1998, p.61) argumentam:

“Hoje, estamos esmagados pelo discurso da competitividade. Nem mesmo no plano das intenções ele expressa a mesma abertura para os interesses da sociedade. O pensamento dominante comporta-se como se não devesse mais explicações a ninguém. Competitividade para quê? Eis a pergunta que não se faz. Com um agravante: a competitividade segue a mesma lógica da guerra - conquistar supremacia sobre o outro - e exige apenas um tipo de progresso, de natureza tecnológica. Um progresso dos meios, que nada diz sobre os fins.”

Trata-se, portanto, de um termo que foi guindado à posição de articulador do discurso ideológico e legitimador do modelo que se almeja implantar. Assim, ainda segundo Benjamim et al. (1998, p.62), a questão da competitividade é prenhe de significados, pois

“Mostra o predomínio sem freios da lógica de acumulação do capital privado sobre o conjunto da vida social. O grande capital - pois ele é

que é competitivo - se apresenta como portador de uma racionalidade que seria generalizável, sem mediações, para a sociedade como um todo. Inversamente, todas as outras lógicas - a dos pobres, a dos agentes econômicos não-capitalistas ou simplesmente não-competitivos, a da cidadania - são consideradas irracionais ou desimportantes. Não articulam linguagens, mas ruídos; não expressam direitos, mas custos; não apontam para outras maneiras de organizar a sociedade, mas para a desordem. Devem ser denunciadas, humilhadas e, progressivamente, silenciadas.”

São estes os pressupostos ideológicos que buscam reconhecer que o governo adota uma visão de longo prazo para o desenvolvimento sustentável do País e que vão justificar os elevados dispêndios em setores infra-estruturais, conforme demonstrado no Quadro 02.

Quadro 02

Brasil - Investimentos em infra-estrutura econômica (2000-2007)

(Em US\$ bilhões)

Área de investimentos	Nº de projetos	Valor	Percentual (%)
Telecomunicações	71	40,5	9,94
Rodovias	75	11,5	11,35
Ferrovias	42	12,3	12,13
Hidroviias	8	1,6	1,58
Portos	26	0,7	0,69
Aeroportos	49	5,5	5,43
Linhas de transmissão	34	1,9	1,87
Usinas termoeletricas	20	6,6	6,50
Hidroeletricas	31	20,0	19,72
Dutos	2	0,8	0,79
TOTAL	358	101,4	100,00

Fonte: PPA 2000-2003 *apud*, Piva (1999).

Conforme se observa no Quadro 02, a concentração de investimentos demonstra a orientação de um desenvolvimento econômico baseado na modernização e ampliação dos sistemas de energia, transportes e comunicação: facilidades “logísticas” necessárias ao fluxo de mercadorias e pessoas - “pressupostos ao bom funcionamento da economia.”

A economia capitalista reclama condições territoriais indispensáveis para a sua produção e sua regulação¹² e tais Eixos caracterizam-se pela

12 “Para aumentar sua fluidez, o capital sempre buscou lidar com povos e espaços os mais homogêneos possíveis, sem especificidades, sem diferenciações, sujeitos a serem enquadrados em uma contabilidade

sua inserção numa cadeia produtiva mundial, pelas relações distantes e, frequentemente, estrangeiras que criam e também pela sua lógica extravertida. Ao refletirem sobre essa temática, Santos & Silveira (2001, p.261) argumentam:

“Uma das características do presente período histórico é, em toda parte, a necessidade de criar condições para maior circulação dos homens, dos produtos, das mercadorias, do dinheiro, da informação, das ordens etc. Os países distinguem-se, aliás, em função das possibilidades abertas a essa fluidez. Por isso um dos capítulos mais comuns a todos eles é a produção do seu equipamento, isto é, da criação ou aperfeiçoamento dos sistemas de engenharia que facilitam o movimento.”

Na medida em que esse movimento, no bojo de cada país, possa interessar à divisão do trabalho internacional e/ou continental, o equipamento passa também a ser de interesse de outros países. Presentemente, o gasoduto Bolívia-Brasil é um exemplo. No caso do Brasil, além da participação, via empréstimos e créditos, de organismos financeiros internacionais, é o próprio poder público que investe para dotar determinadas áreas/eixos das condições de circulação indicadas como fundamentais para a chamada “abertura” ao comércio exterior.

O pressuposto de que com a abertura comercial as empresas se tornariam mais competitivas e eficientes é ideológica. Isso nos conduz a refletir sobre os fatos trazidos da realidade econômica nas transações comerciais internacionais contemporâneas. De acordo com Cano (1998, p.350) os países ditos desenvolvidos apresentam em suas pautas de exportações alto grau de especialização em produtos para os quais têm elevada eficiência e qualidade e que são competitivos. Por sua vez, os países ditos subdesenvolvidos apresentam pautas diversas: os “pequenos” são especializados em *commodities* primárias, e na escassa presença de manufaturados tradicionais; os “grandes”, como no caso brasileiro, embora tenham maior presença de manufaturados em suas exportações - além de produtos primários -, esses produtos são de menor complexidade tecnológica, de produção geralmente poluidora e altamente consumidora de energia. Assim, para o referido autor (Cano, 1998, p.350)

abstrata e em estratégias amplas de produção e consumo padronizáveis.” Benjamin et al. (1998, p.29). Modernamente, com a economia globalmente financeirizada, leva-se adiante essa tendência, pela qual grandes empresas, capitais e mercadorias recebem liberdade de movimentação, com a correspondente redução dos poderes regulatórios, exercidos pelas sociedades. Dito de outro modo, ao menor poder regulatório advindo das sociedades nacionais corresponde maior poder regulatório por parte do grande capital.

“suas eficiências competitivas estão predeterminadas e dificilmente podem ser ampliadas. Dessa forma, é uma ilusão pensar no poder transformador de modernização e competitividade que o neoliberalismo possa trazer ao mundo subdesenvolvido. Dito de outra forma, não há nem sombra de se vislumbrar uma rota de crescimento firme, alto e seguro que pudesse sustentar o emprego.”

De qualquer modo, trata-se de um contexto histórico em que o discurso predominante é o da busca de eficiência competitiva. Por exemplo, ao se referir às mudanças na forma de atuar do Governo, contempladas no “Avança Brasil”, o Ministério do Planejamento afirma que a principal novidade introduzida é de caráter gerencial, isto é, cada um dos 365 programas terá gerentes, responsáveis por custos e resultados. Ao dar esse passo,

“o Governo Federal, está criando as condições para que o Estado cumpra suas funções com maior racionalização na alocação dos recursos, utilizando-se do gerenciamento, da definição de prioridades, das atividades estratégicas e da coordenação da ação governamental.”¹³

Com tais pressupostos, as figuras do “Programa”¹⁴ e do “Gerente de Programa” passaram a ser, a partir do ano 2000, as referências para aprofundar as transformações em curso no Governo, na direção de um novo modelo de Estado: “é a capacidade gerencial aliada ao espírito empreendedor e uma postura profissional orientada para resultados.”¹⁵

Aspecto interessante é que o governo prega um novo modelo de *Estado*, ao que parece uma das principais novidades é o desaparecimento da figura do servidor público nos mais altos escalões dos órgãos que comandam a economia.¹⁶

Refletindo sobre esta temática, Abreu (2001, p.297/8) argumenta que uma diferença verificada está no discurso de políticas públicas que incorporam os moldes de pensamento empresarial (e, portanto, de

13 “O plano plurianual 2000-2003” In : www.mpo.gov.br/PPA/planoplurianual.nun 02.02.00.

14 Programa : *É a unidade básica de planejamento e gestão do Plano Plurianual composta por um conjunto articulado de ações que se traduzem em bens e serviços ofertados diretamente à sociedade e que concorrem para um objetivo comum visando dar solução a um problema ou a atender a uma demanda da sociedade.* “Alguns conceitos” In : www.mpo.gov.br/programaconceito 02.02.00.

15 “Novo modelo de gestão do Estado” In : www.mpo.gov.br/PPA.gestao.nun 02.02.00.

16 Oliveira, F. (1998) constatou que para o segundo mandato do presidente Fernando Henrique (1999-2002) em oito sobre quinze ministros civis revelam-se ligações de pertencimento a vários setores do empresariado ou de grandes corporações institucionais, como o BID e o BIRD. “Talvez sintomaticamente, é a taxa mais alta de empresários-altos executivos nos gabinetes dos últimos anos.” Oliveira, F. (1998, p.177).

políticas privadas), em que a prioridade para o cidadão está voltada para o atendimento ao cliente-cidadão. Em suas palavras:

“Se o cidadão é um cliente, o Poder Público incorpora, finalmente, o papel de empresa comandada por gerentes que, como tal, devem primar pela sua saúde financeira, que é regida pelo mercado e pelo equilíbrio das contas públicas - isso significa planejar ações, com os recursos advindos da arrecadação dos impostos federais (...) ou, ainda, através de financiamento junto ao mercado externo, de modo a investir em setores/ eixos dinâmicos da economia e do território, concentrando ainda mais a riqueza e efetivando cortes de despesas. (...). Como é possível transferir esse pensamento empresarial para a administração pública, se existem investimentos em ações que devem ser realizadas em perspectivas diferentes do lucro empresarial - a fundo perdido -, como a educação, a saúde e a previdência.”

Ainda sobre essa questão, convém esclarecer que o gerenciamento por programas tem sua origem na experiência do “Brasil em Ação”. Tal procedimento é colocado como “fator crítico de sucesso dessa iniciativa governamental” e, dentre os princípios orientadores para intensificar a gerência, destaca-se o fato de que

“O empreendimento deve ser visto como um investimento da sociedade, com objetivos econômicos e sociais específicos. Mas também como um processo que possa produzir efeitos colaterais benéficos para a modernização do País.”¹⁷

Mais adiante, no mesmo documento (BRASIL, 1996, p.27), demonstra-se limpidamente quais são os resultados esperados com a intensificação do gerenciamento dos projetos. Ei-los:

- “1. criar ambiente favorável ao investimento privado nacional e estrangeiro;
2. promover o crescimento sustentável;
3. gerar empregos (...)
4. reduzir as disparidades sociais e regionais.”

Neste caso, vêm a lume as justificativas ideológicas num esforço para justificar os investimentos governamentais direcionados para fomentar a acumulação de capital. A respeito da questão ideológica presente por

17 BRASIL. Presidência da República (1996, p.27).

ocasião da delimitação destes Eixos, pode-se afirmar que todo o processo é permeado por um discurso eficaz sobre o desenvolvimento e a criação de empregos. Oculta-se, por exemplo, que a automação industrial é responsável pela queda do emprego industrial nas indústrias que nascem modernas nesses pólos/eixos de desenvolvimento e sobretudo, na área *core* do País. Igualmente se oculta a questão da drenagem dos recursos públicos para o subsídio das atividades, a monofuncionalidade dos portos e de outras infra-estruturas, os *royaltes* e o aumento da dívida externa. Enfim, cria-se um contexto em que o território passa a ser organizado e usado sob a lógica exclusiva dessa produção ou dessa possibilidade de produção.

Ademais, com relação à sistemática de se estabelecer um gerente programa, é possível afirmarmos que tal procedimento “não assegura o cumprimento das metas.” (...).¹⁸

Ao afirmar que pessoalmente estava empenhado nesta tarefa, o então presidente Fernando Henrique argumentou que

“são eixos de desenvolvimento que vão gerar muitos investimentos. Por isso, é importante que haja discussão e divulgação do que se está fazendo, sobretudo quando os projetos são exitosos. Com essa finalidade, estão sendo contratados pelo Programa, serviços especializados de planejamento, desenvolvimento e implantação de um sistema dinâmico de acumulação e divulgação eletrônica de informações (...).”¹⁹ (Grifo nosso).

Sobre essa questão dos êxitos, Melo, A. (1999, p.1), ao analisar o que chamou de “contradições do governo Fernando Henrique Cardoso na execução orçamentária”, afirma que no contexto da lógica seguida pelo Executivo para atingir o superávit, acordado com o FMI, o governo gasta apenas o que é obrigação constitucional; cumpre à risca os compromissos relativos à dívida pública e não desembolsa recursos com os investimentos ou outros gastos aprovados no Orçamento da União, “excetuando-se, obviamente os que são de seu interesse, como o projeto SIVAM (...).”²⁰ Na prática, trata-se da renúncia ao enfrentamento da questão social.

Ao analisar tal questão Oliveira, F. (1998, p.212/3) afirma que:

18 Piva, out. 1999, p.2. Este autor remete o leitor à Folha de São Paulo, de 11 de outubro de 1999, na qual um levantamento do deputado Agnelo Queiróz (PCdoB-DF) mostra que só foi liberado 1/3 dos recursos previstos no Orçamento de 1999 para o Brasil em Ação, sendo que vários programas não foram contemplados com recursos, e outros, como o Ação Social em Saneamento e o Habitar Brasil, receberam apenas 1% dos recursos previstos neste ano. Identificados os projetos não-executados, torna-se fácil avaliar o que isso significa para a sociedade brasileira.

19 BRASIL. Presidência da República (1997a, p.20).

20 Melo, A. (1999).

“O sucesso da política antiinflacionária (...) impede qualquer política social, mesmo aquelas que copiam o velho assistencialismo do Estado desenvolvimentista, a confracção latino-americano do Estado do bem-estar. (...) a condição do êxito da política monetária é garrotear qualquer gasto social”.

Ademais, temos avaliado nosso modelo de desenvolvimento pelo grau em que ele consegue copiar aspectos do modelo dos países mais ricos, sem nos indagarmos se esse processo conduzirá à superação de nossas carências e ao melhor aproveitamento de nossas potencialidades.

Historicamente, é inegável que o Brasil experimentou processos sucessivos e cumulativos de modernização.²¹ Todavia, tal modernização jamais nasceu de rupturas claras, trazendo em seu bojo características do passado, nunca superadas completamente.

Ainda segundo Benjamin et al., (1998, p.60), pela primeira vez na história contemporânea

“governo e elites se descomprometem explicitamente com a continuidade do processo industrializador - e com a própria idéia de desenvolvimento -, que cimentou o acordo político e social básico do Brasil neste século e conferiu relativa estabilidade a uma sociedade tão desigual”.

Governantes e elites parecem visceralmente cooptados por um horizonte cosmopolita de negócios, padrões de consumo e valores, no contexto de uma dependência de novo tipo, que aprofunda a subordinação da economia brasileira àquela bolha especulativa do capitalismo financeiro.

Atentemo-nos ao fato de que, logo após a II Guerra Mundial, nos reconhecíamos como um dos “países subdesenvolvidos”. Posteriormente, entre 1950 e 1970, após apresentar um surto de crescimento, assumimos a condição de “País em desenvolvimento”. Na década de 1980, por motivos óbvios, fomos chamados de “País endividado”. A partir do primeiro lustro dos anos 90, através de nossos governantes, eliminamos do nosso imaginário a própria idéia de País, recebendo a taxonomia de “mercado emergente.”

A mudança ideológica é sutil, porém decisiva. O conceito de país - aparentado com nação, cidadania - comporta um imaginário vinculado à integração (interna) e à soberania (externa), ideais que, embora distantes, deveriam ser perseguidos. Todavia, a predominância do discurso de que

21 “Entre 1938 e 1980, nossa produção industrial foi multiplicada por 27 vezes, em um ritmo não igualado por nenhum outro país.” Benjamin et al., (1998, p.25).

somos um mercado, ao contrário, insere-se na ausência de soberania e na vigência da desigualdade de todo tipo, inclusive regional.

É portanto neste quadro histórico e institucional - um “sobrevôo sucinto”, é verdade - que se definiram as opções estratégicas do Governo Federal, observadas na elaboração do PPA 2000-2003. Neste Programa, consta um conjunto de determinações relacionadas a cinco desafios: “agenda dos eixos nacionais de integração e desenvolvimento; agenda ambiental; agenda do emprego e de oportunidade de renda; agenda de informação e conhecimento e agenda de gestão do Estado”.

Teceremos algumas considerações especificamente a respeito da primeira e da última agendas. A primeira decorre, em conformidade com o seu proponente, da percepção de que os eixos de integração e desenvolvimento representam o principal instrumento de dinamização das economias regionais e constituem a principal carência da atual política regional. Assim:

“O desafio desta agenda é construir uma nova geografia do País apoiada em dois pilares: repartição mais equitativa da geração e distribuição da riqueza entre as regiões e integração destas para fazer de sua complementaridade a base de eficiência e competitividade para a inserção econômica do Brasil.”²²

Segundo Araújo (2000, p.14/5), ao se priorizar a integração competitiva,

“o que se busca é priorizar o aprofundamento da internacionalização do País. O eixo principal é a internacionalização financeira e é ela que ganha destaque (...). Na esfera produtiva muda, também, a prioridade. Ao invés de consolidar a integração do mercado interno, processo que se vinha acelerando nas décadas anteriores, passa-se a priorizar a inserção no mercado mundial das empresas, segmentos e espaços econômicos mais competitivos”.

Neste contexto – choque de competitividade aplicado ao parque produtivo nacional –, observa-se sua crescente desnacionalização, conforme apontado por Gonçalves (1999). Do ponto de vista regional, esta opção estratégica, segundo Araújo (2000, p.15),

“tende a valorizar os espaços econômicos portadores de empresas e segmentos mais competitivos, com condições, portanto, de ampliar com

²² “As orientações estratégicas do Presidente e o PPA” In : www.mpo.gov.br/PPA/orientacaopresi.02.02.01.

mais rapidez sua internacionalização ou de resistir com mais força ao choque de competição praticado nos anos 90, no Brasil. E esse processo secundariza as regiões menos competitivas, as mais negativamente impactadas pela competição exacerbada ou as que se encontram em reestruturação.”

Cano (1998, p.309), ao refletir sobre essa temática, advoga que “a ordem de buscar uma eficiência competitiva está aniquilando as possibilidades de atingirmos uma certa equidade social e regional.”

Sobre a crítica que se faz a respeito da “ineficiência”, ela tem se baseado fundamentalmente na mera comparação dos custos com os bens importados, entretanto, o fato de os custos internos serem mais altos que os preços dos importados não implica necessariamente que determinada indústria é antieconômica para o País.²³

Ao refletir sobre o “ressurgimento das políticas de competitividade industrial”, Peres (1999, p.278) advoga que:

“Após um período em que quase desapareceram do cenário político na maior parte dos países da América Latina e do Caribe durante a segunda metade da década de 1980, as políticas ativas de competitividade industrial ressurgiram com força nos anos de 1990.”

Baptista (1993, p.241) ao refletir sobre o caso brasileiro argúi que no governo Collor se adotou implicitamente o paradigma liberal, segundo a qual as forças de mercado geram maior eficiência no sistema produtivo. Com tal pressuposto foram adotadas medidas de incremento à competitividade, consubstanciadas no Programa de Competitividade Industrial, lançado em 1991, com o objetivo de “consolidar as orientações para o processo de reestruturação competitiva, destacando as ações de responsabilidade do poder público em todos os níveis, bem como os desafios que exigem mobilização e participação empresarial.”²⁴

Essa mesma autora (Baptista, 1993, p.270) ao analisar a inserção do País na economia mundial afirma que a política industrial e de comércio exterior implementada pelo governo Collor – revestida pelo discurso da modernidade – “ratifica, na verdade, a inserção passiva do País na divisão

23 “Não tem sentido econômico comparar isoladamente custos industriais internos com preços de importação, até porque, por esse critério, nenhum país retardatário deveria industrializar-se. O importante é comparar o aumento da renda nacional decorrente da expansão industrial com o que teria sido obtido se os mesmos recursos tivessem sido investidos nas atividades exportadoras necessárias à sustentação das importações.” Benjamin et al. (1998, p.99).

24 BRASIL. Ministério da Economia. “Programa de competitividade industrial” Brasília (DF), 1991 *apud* Baptista (1993, p.242).

internacional do trabalho, ao orientar-se para o fortalecimento dos setores de vantagens competitivas tradicionais através da mera utilização de tecnologias geradas externamente.”

Ao refletirem acerca da problemática da “inserção global”, Santos & Silveira (2001, p.255/6) argumentam:

“confunde-se a lógica do chamado mercado global com a lógica individual das empresas candidatas a permanecer ou a se instalar num dado país, o que exige a adoção de um conjunto de medidas que acabam assumindo um papel de condução geral da política econômica e social. (...) Em nome da inserção desse país na nova modernidade e no mercado global são estabelecidas regras que acabam por constituir um conjunto irrecusável de prescrições.

O discurso do mercado global faz pensar que essa entidade dita universal atua quase automaticamente sobre o mundo, isto é, sobre todos os países. Na prática, a ação efetiva dá-se por intermédio de empresas, diferentes segundo os países, cada qual trabalhando exclusivamente em função de seus próprios interesses individuais e buscando adaptar a esses interesses as práticas correntes em cada nação.”

Fica demonstrado, portanto, que os ideólogos atribuem a autoria desse enredo ao “mundo”, quando são, na realidade, as empresas que dispõem de poder suficiente para induzir os governantes a adotar políticas que respondam aos seus interesses,²⁵ ainda que tal processo ocorra a partir da idéia geral de globalização, tal como em dias atuais ela é oficialmente entendida e aceita.

Com relação à agenda “Gestão do *Estado*”, o objetivo é

“transformar a atual burocracia em uma administração orientada para resultados esperados pela população. Na nova divisão de trabalho entre o poder público e a sociedade o público terá responsabilidades ainda maiores no campo social e nas parcerias com o setor produtivo que o sustenta.”²⁶

No contexto destas orientações governamentais para o Consórcio Brasileira (v.1, 1997, p.I-92), “a experiência internacional sugere que uma

25 “(...) o governo multiplica favores, incentivos e concessões. Todos se dirigem a um pequeno número de empresas, aquelas capazes de enfrentar o desafio da competitividade internacional: apenas 153 empresas respondem por mais de 50% das exportações brasileiras”. Benjamin et al. (1998, p.49). A volúpia globalizante impõe um tratamento grosseiro às empresas que não operam com o horizonte da competitividade internacional. Diga-se de passagem que elas são a grande maioria, fundamentalmente, num País de dimensão continental como o Brasil.

26 “As orientações estratégicas do Presidente e o PPA” In : www.mpo.gov.br/PPA/orientacaopresi 02.02.00.

utilização mais intensa de parcerias entre os setores público e privado é benéfica ao desenvolvimento.”

Ao refletir sobre a ação do *Estado* hoje, Kurz (1998, p.102) argumenta:

“Trata-se, aqui, da contradição interna do próprio sistema moderno de produção de mercadorias, que se reproduz em níveis cada vez mais elevados: quanto mais total for o mercado, tanto mais total será o Estado; quanto maior a economia de mercadorias e de dinheiro, tanto maiores serão os custos anteriores, os custos secundários e os custos subsequentes do sistema e tanto maior serão também a atividade e a demanda financeira do Estado.”²⁷

É elucidativo como esta contradição se manifesta no atual processo de atuação governamental. Vejamos: para viabilizar o programa emergencial de termelétricidade, foi proposta - pelo Ministério das Minas e Energia – a dolarização das tarifas de energia produzida pelas termelétricas. Os investidores estrangeiros, os empresários, as federações patronais reagiram e o BNDES propôs – cedendo à pressão e para solucionar o impasse – a criação de um fundo que compensasse eventual desequilíbrio de preços internos provocados por oscilações cambiais. Em outras palavras, como foi publicado em jornal de circulação estadual, “os investidores (...) estão encontrando soluções de mercado.”²⁸

Analisando essa questão, Oliveira, F. (1998, 44) argumenta que:

“Trata-se de uma verdadeira regressão, pois o que é tentado é a manutenção do fundo público como pressuposto apenas para o capital: não se trata, como o discurso da direita pretende difundir, de reduzir o Estado em todas as arenas, mas apenas naquelas onde a institucionalização da alteridade se opõe a uma progressão do tipo “mal infinito” do capital.” (Sublinhado do autor)

Trata-se, portanto, de um processo ideológico. Mais que isso, é um processo histórico porque o discurso conservador brasileiro sempre se forjou como um discurso de mudança.

De qualquer modo, as reformas do *Estado* denotam uma outra opção

27 Ainda a esse respeito, esse mesmo autor (Kurz, 1998, p.102) afirma que: “Em todos os países, a quota do Estado equivale hoje, em média, a cerca de 50% do produto social bruto e, em todo o mundo, mais da metade da população depende direta ou indiretamente da economia estatal.”

28 “BNDES estuda criação de um fundo para a termoeletricidade” In: www.correiodoestado.com.br 09.12.00.

importante, adotada pelo governo brasileiro nos anos de 1990. De acordo com Araújo (2000, p.15),

“No novo contexto vivido pelo País, realizam-se profundas modificações nas formas de atuação do Estado brasileiro e no seu relacionamento com os agentes econômicos privados. Nesse particular, o Estado, em suas diferentes esferas, transita para um contexto em que se verificam: sua menor presença no patrocínio do avanço das forças produtivas, a adoção de novas formas de articulação e parceria, uma menor importância das formas diretas de ação, uma tendência à descentralização e uma atuação voltada para a regulação de novas áreas.”

Ao analisar a relação entre esse novo modelo de gestão de políticas públicas e o seu impacto na dinâmica regional brasileira, Araújo (2000, p.15) argumenta:

“Tende a mudar a tendência à modesta desconcentração que predominara no período anterior. Por outro lado, o baixo dinamismo da economia nacional é comandado por “ilhas dinâmicas” localizadas nas diversas macrorregiões do País, enquanto outras áreas sofrem impactos mais adversos, por não serem tão competitivas ou por estarem submetidas a intensos processos de reestruturação. Isso tende a ampliar as diferenciações e a heterogeneidade intra-regionais. A tendência à fragmentação apresenta-se como uma das mais prováveis, nos anos 90 (...)”

Cano (1998, p.309) concorda que apenas algumas porções do território brasileiro estejam tendo melhor inserção internacional ou beneficiando-se de investimentos privados nele pontualmente localizados. Todavia, afirma que

“(...) não é correto falar em fragmentação, uma vez que os elos entre o núcleo de acumulação (São Paulo) e o restante da Nação permanecem unidos. Concordo que ela poderá ocorrer à medida que a desindustrialização cresça e que aponte para o indesejável caminho da regressão mercantil do País, e não apenas de uma ou outra região.”

Nesse contexto, grandes áreas do País, vistas como espaços não-competitivos, momentaneamente, vão ficando marginalizadas nesse processo, tendo em vista que os governos - federal e locais - assim como o setor privado concentram sua atuação nas áreas dinâmicas. Uma espécie de absorção sob a forma de enclaves. Vejamos o Quadro 03.

Quadro 03

Brasil - distribuição dos investimentos por Eixos Nacionais

EIXO	US\$ bilhões	% investimentos	% PIB
Araguaia-Tocantins	15,9	9,6	5,9
Arco Norte	0,5	0,4	0,3
Madeira-Amazonas	17,3	10,5	3,6
Oeste	7,9	4,8	1,9
Rótula	52,5	32,1	54,7
São Francisco	12,6	7,7	5,8
Sudoeste	11,3	6,9	8,0
Sul	21,8	13,2	13,2
Transnordestino	18,8	11,4	6,5
Nacional	5,6	3,4	--
TOTAL	164,4	100,00	100,00

Fonte: Consórcio Brasiliana (1998, p.6).

Para efeitos comparativos com a atual divisão regional do IBGE, os investimentos continuam concentrados nas regiões Sudeste e Sul, com percentual superior a 50% do total dos investimentos.

Ao refletirem sobre esses investimentos que seguem a lógica da integração competitiva e enfatizam a articulação para fora, Benjamin et al. (1998, p.51) argumentam:

“É um retrocesso. Durante muito tempo, no passado, nossas atividades econômicas tinham exatamente esse perfil: gravitavam entre algum pólo interno (quase sempre ligado a algum porto) e o mercado mundial, (...), de onde vinham os estímulos que definiam o que, como e quanto produzir, e a que preços vender. A história econômica do Brasil é marcada neste século justamente pela transição desse arquipélago de regiões articuladas para fora (...) na direção de uma maior integração inter-regional, comandada pela ação da indústria. (...) A lógica de integração do mercado nacional comandou o processo. Os projetos atuais interrompem esse movimento (...).”

Uma outra questão que merece destaque pode ser visualizada no que o Consórcio Brasiliana chamou de “visão geral do estudo”. Observemos o Quadro 04:

Brasil: visão geral do estudo e principais destaques

(PIB em R\$ bilhões)

EIXOS	PIB 1997	PIB 1997 (%)BR	PIB 2007	PIB 2007 (%) BR	Portfólio (%) BR¹
Araguaia-Tocantins	45,9	5,9%	74,6	6,3%	11,5%
Arco Norte	2,3	0,3%	3,8	0,3%	0,4%
Madeira-Amazonas	27,7	3,6%	43,2	3,6%	10,6%
Oeste	15,0	1,9%	23,5	2,0%	4,9%
Rótula	423,8	54,7%	645,9	54,5%	30,1%
São Francisco	44,6	5,8%	66,3	5,6%	7,6%
Sudoeste	62,2	8,0%	93,5	7,9%	7,5%
Sul	102,2	13,2%	158,6	13,4%	13,5%
Transnordestino	50,6	6,5%	74,9	6,3%	10,5%
Nacional	-	-	-	-	3,4%
Total	774,2	100,0%	1.184,3	100,0%	100,0%

Fonte: Consórcio Brasiliana (Seminário, s.d., p.48).

Partindo-se do pressuposto considerado para justificar ideologicamente a intervenção e os vultosos dispêndios - os indicadores estatísticos -, percebe-se que, mesmo assim, não há uma mudança substancial de tais indicadores.

Assim, a reflexão a respeito da coluna “Portfólio % Brasil” (Quadro 04), desmascara toda a sustentação ideológica que fundamenta não apenas gerenciamento dos programas, mas fundamentalmente o seu conteúdo, de combate às desigualdades regionais, via implantação dos eixos de integração e desenvolvimento. Desmascara-se igualmente a orientação estratégica – de inclusão social - do Presidente quanto ao sentido geral do PPA ao qual todos os objetivos deveriam se alinhar.

Por exemplo, o desenvolvimento sustentável é visto como

“fundamental para o desenvolvimento continuado do País, sem prejuízo para as gerações futuras (...). No Brasil, o conceito de desenvolvimento sustentável tem um foco dado pela urgência: a geração de empregos e de oportunidades de renda. O caminho para a inclusão social é ter a oportunidade de viver dignamente pela força do próprio trabalho.”²⁹

29 “As orientações estratégicas do Presidente e o PPA” In: www.mpo.gov.br/PPA/orientacaopresi.02.02.00.

É mais uma contradição deste governo, tendo em vista que, ao jogar todo o esforço para expandir e modernizar o setor exportador, temos que tentar produzir bens que vão ser consumidos nos países avançados, nossos principais importadores, e esses produtos têm que ser produzidos com alta tecnologia para suportar a concorrência internacional, implicando não apenas em importar tecnologias, produzir bens ligados à cesta de consumos definidos nos mercados de altas rendas, como igualmente automatizar linhas de produção, processo que, ao contrário do discurso, gera menor quantidade de empregos e desloca crescentemente a força de trabalho para a informalidade e a precarização do trabalho.

Ao referir-se a desenvolvimento sustentável, Kurz (1998, p.185) afirma que

“Crescimento qualitativo, desenvolvimento sustentado (...) devem pôr em consonância dinheiro e natureza sob o pano de fundo de um mercado global pautado pela eficiência econômica e pelo desafio ecológico. Será esse um objetivo realista ou uma tentativa ingênua de calcular a quadratura do círculo ?”

Assim, como resultado desta melhoria de qualidade temos sempre “belos” produtos num ambiente cada vez mais degradado, em que o próprio conteúdo do produto é muitas vezes mera fachada. Por fim, o referido autor conclui que “a opção de um desenvolvimento sustentado – qualitativamente definido dentro da economia de mercado – é uma ilusão.”

Ainda sobre a sustentabilidade e o equilíbrio entre a humanidade, os recursos naturais que ela consome e o efeito de suas atividades sobre a natureza, é necessário afirmar que os cientistas podem até estabelecer o que se precisa fazer para evitar uma crise ecológica irreversível, mas o problema do estabelecimento desse equilíbrio não é científico nem tampouco tecnológico, mas sim político e social. Como afirma Hobsbawm (1996, p.548): “Tal equilíbrio seria incompatível com uma economia mundial baseada na busca ilimitada do lucro por empresas econômicas dedicadas, por definição, a esse objetivo, e competindo umas com as outras num mercado livre global.”

No Edital de Licitação lançado pelo BNDES (1997, p.5), dentre as disposições sobre o serviço/estudo a ser feito pela empresa contratada, no item ambiental consta “a identificação e análise dos principais problemas relacionados aos recursos hídricos, os casos em que se constituam entraves ao desenvolvimento econômico e social.” Nesta concepção, a natureza

pantaneira, por exemplo, é um problema para a hidrovia proposta, naquele ecossistema.

Nessa estratégia espacial de planejamento, por um lado, afirma-se que os Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento representam uma nova forma de orientar a ação do governo, por outro lado,

“deve-se atentar para o fato de que no sistema econômico existem, segmentos e áreas que, quando submetidos a determinados tipos de intervenção, são capazes de gerar efeitos mais significativos sobre o restante do sistema, do que uma atuação dispersa e generalizada em todas as áreas e segmentos da economia. (...) importa relevar que o crescimento e a expansão da economia são localizados e não disseminados em todo espaço, que o crescimento é desequilibrado e há, além disso, uma interdependência técnica e econômica na transmissão do crescimento, a partir da intensidade dos fluxos entre os espaços.” (BNDES, 1997, p.36)

Aqui fica claramente demonstrado que, se existe uma nova forma de intervenção, todavia o conteúdo é similar àquele elaborado por Perroux na teoria dos pólos de desenvolvimento. Inclusive, em várias passagens, tanto o Edital do BNDES (1997) como o estudo do Consórcio Brasiliana, utilizam o termo pólo.

E mais, o próprio entendimento conceitual presente no Edital do BNDES (1997) “conduz a um corte espacial que pode ser considerado como uma região de planejamento tal como a definiu J. Boudeville.”³⁰ Assim, e analisando particularmente o caso destes Eixos, segundo o Consórcio Brasiliana,

“o critério mais importante a considerar é o da polarização, que conduz à delimitação de um espaço contínuo, parte do território nacional, cuja lógica é determinada pela interdependência funcional, baseada em um conjunto de relações entre agentes localizados, e tem sua origem no raio de abrangência das aglomerações urbanas.”³¹

Constata-se, portanto, a mesma sustentação teórica. Ao analisar esta temática, Abreu (2001, p.292) assevera:

“Pode-se observar, em termos de mudança, a metodologia, através da idéia de eixos de desenvolvimento, que pretende diferenciar-se dos pólos de desenvolvimento, o que ocorre na forma. Em termos de conteúdos e

30 Boudeville (1972).

31 Consórcio Brasiliana (1998a, p.1).

objetivos a serem alcançados, permanece o ideário de desenvolvimento sustentável, voltado para o capital monopolista (...). Outra diferenciação está na incorporação, pela empresa privada, de setores de infra-estrutura (...) o que tem servido para ampliar o leque de possibilidades de consolidação de conglomerados de capital nacional, mas principalmente estrangeiros, (...).”

Isto posto, fica evidente que “região de planejamento” é um conceito operacional com vista à intervenção do poder público, considerada neste caso do ponto de vista da polarização, prestando-se, portanto, ao planejamento regional. Então, por mais que se diga que o “novo” conceito “Eixo” seja uma alternativa aos conceitos anteriores de desenvolvimento, baseados em “pólos” e “corredores de exportação” - nos quais os pólos teriam sido incapazes de responder a crescentes demandas por infra-estrutura econômica e social e ao comprometimento ambiental, gerado -, acreditamos que a estratégia dos Eixos, primeiro, não ultrapassa essas limitações - principalmente, socioambientais - e segundo, mesmo que seja numa nova forma de encarar o problema regional, “ignorando as fronteiras internas” permanece o seu velho conteúdo, “considerando o processo de integração física um instrumento do desenvolvimento do País, da integração doméstica, refletindo a preocupação com os desequilíbrios espaciais (...)”³²

Os eixos - da mesma maneira que os pólos de desenvolvimento o foram no modelo anterior - são considerados oficialmente, nos dias que correm, instrumentos de intervenção governamental, imprescindíveis no ordenamento/racionalização de usos de recursos naturais nas áreas por eles percorridas, consideradas mais aptas ou mais bem vocacionadas para o processo produtivo. Tanto no passado como no presente, prevalece a lógica do capital.

2.1 - O MATO GROSSO DO SUL E A NOVA MOLDURA DE INTERVENÇÃO: EIXOS DO OESTE E SUDOESTE

Para a porção Oeste do País, mais especificamente para o espaço sul-mato-grossense foram propostos pelo Edital de Licitação do BNDES (1997) dois Eixos: o do Paraná-Paraguai e o do Oeste.

O primeiro, “tem como função essencial constituir-se em uma via

32 Ibid., p.8.

de escoamento da produção agropecuária e agroindustrial dos Estados do Paraná e do Mato Grosso do Sul, além de permitir a integração territorial com os países limítrofes.” O segundo “objetiva a ligação de áreas de fronteira agrícola e de atividades agropecuárias com o resto do País (...) Além disto, esse Eixo possui potencial de integração com países limítrofes, podendo tornar-se em via de acesso ao Pacífico e aos mercados da Ásia.”³³

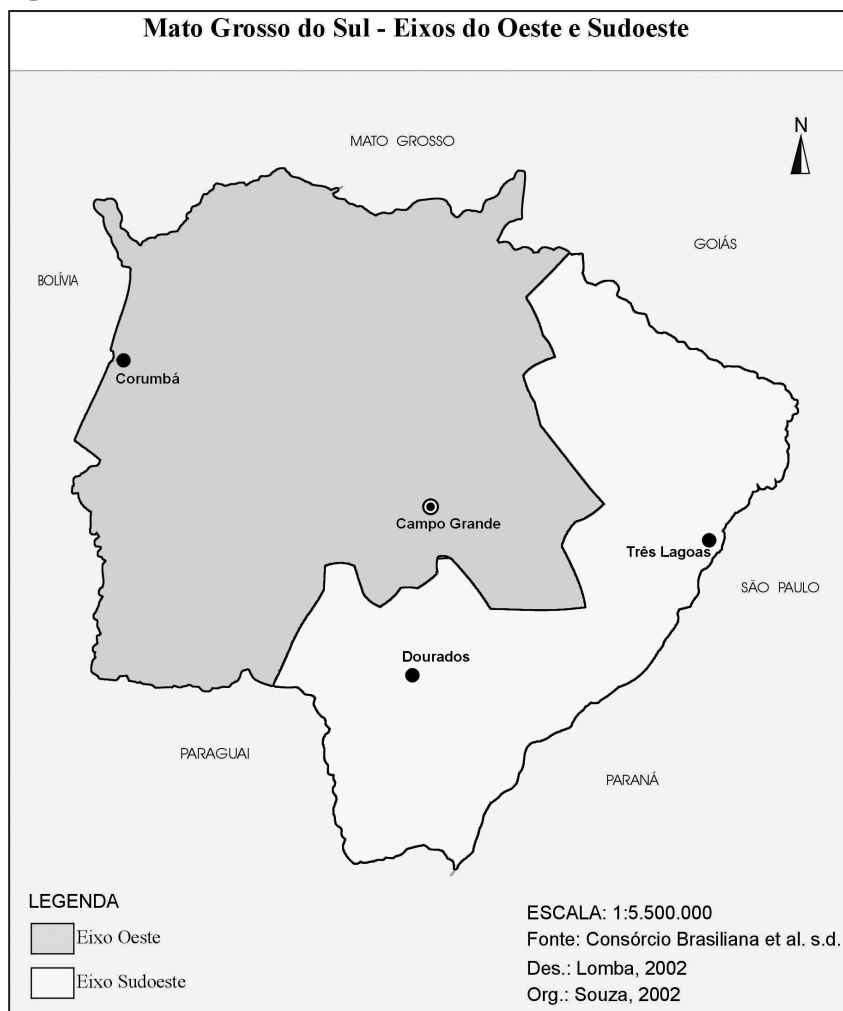
O estudo de delimitação geográfica dos eixos, elaborado pelo Consórcio Brasiliana (1998a) propôs - em função primordialmente da área de influência da hidrovia Paraná-Paraguai - um aperfeiçoamento para o primeiro Eixo que, na sua extremidade oeste e longitudinalmente de norte a sul, é atravessada pelo rio Paraguai, cujos contribuintes à margem esquerda conformam a área pantaneira. Assim, a proposição de um eixo neste ecossistema, segundo o referido Consórcio, poderia abrir oportunidades de investimentos que comprometeriam o seu desenvolvimento sustentável, configurando-se, portanto, como prematura a proposta de um Eixo ao longo dessa hidrovia. Dentre outras opções elencadas pelo Consórcio, existe a alternativa de escoamento para o Prata pela hidrovia Tietê-Paraná, a qual concorre com a Paraná-Paraguai, ao menos na porção centro, leste e meridional do Mato Grosso do Sul. Enfim, segundo o referido estudo, “esta hidrovia pode ser incluída como uma espécie de área programática do Eixo Oeste, onde ela continuaria como alternativa de escoamento, porém adequada à capacidade do rio; e o Pantanal receberia estudos específicos para utilização adequada.”³⁴

Foi então mantido o Eixo Oeste, ampliado com a inclusão do Pantanal, abrangendo parcelas de Mato Grosso, Rondônia, um município do Pará e Mato Grosso do Sul e foi proposta a inclusão de um outro Eixo, denominado Sudoeste, que “objetiva eleger uma região que contém características distintas, em relação às demais áreas fronteiriças.”

Neste contexto, e com o aperfeiçoamento proposto, Mato Grosso do Sul continuou com o seu território dividido por dois Eixos (Mapas 01 e 02): o do Oeste, que engloba as cidades de Campo Grande e Corumbá; e o do Sudoeste, abarcando os pólos de Dourados e Três Lagoas, todavia, com alterações nas respectivas delimitações.

33 Consórcio Brasiliana (1998a, p.117).

34 Ibid, p.118.



O Eixo do Sudoeste foi agregado (não era alternativa proposta pelo Edital de Licitação), pois as realidades socioeconômicas, urbanas e de disponibilidade de infra-estrutura das porções Oeste de São Paulo e do Paraná e Leste do Mato Grosso do Sul são distintas dos eixos contíguos, tanto da Rótula e Mercosul, como do Oeste e Araguaia-Tocantins. Além disso,

“trata-se de uma porção territorial privilegiada em termos de vantagens locais, pois é próxima da dinâmica da Rótula, não apresentando

ainda seus problemas, e podendo exercer função estratégica no processo de desconcentração da produção, como absorvedora de investimentos, que potencialmente poderiam convergir para aquele eixo.”³⁵

Assim estes dois eixos, na “visão geral do estudo” estabelecida pelo Consórcio Brasiliana, foram colocados de forma diferenciada. O Eixo Sudoeste aparece associado à Rótula, como eixos do Sudeste e, com a visão estratégica de “eficiência e competitividade, capacidade de difusão, importância do setor terciário, desafio do desemprego estrutural, integração com Mercosul e papel de articulação com os eixos.” Por sua vez, o Oeste, aparece associado ao eixo Araguaia-Tocantins, como eixos do Centro-Oeste, com a visão estratégica de “integração, importância da infraestrutura, expansão agrícola e agroindustrial, adicionar valor: complexo minero-metalúrgico, grãos, algodão e acervo ambiental do Pantanal.”³⁶

Assim delimitado geograficamente, o Eixo Oeste, segundo o Consórcio Brasiliana (1998a, p.124), “abriga diferentes focos dinâmicos socioeconômicos os quais estabelecem áreas de influência que se constituem subespaços diferenciados.”³⁷ Especificamente em Mato Grosso do Sul, como já dito, engloba a porção do Baixo Pantanal, tendo a cidade de Corumbá como pólo principal e a porção Centro-Norte, cujo pólo de desenvolvimento é Campo Grande.

Do ponto de vista industrial, o Eixo Oeste é caracterizado como “incipiente e com potencial.” Neste contexto,

“Observa-se ainda que a indústria do eixo, além de apresentar uma baixa expressão tanto regional quanto nacional, é pouco diversificada. Apenas quatro setores industriais (três deles considerados tradicionais), concentravam mais de 80% do total de valor da produção industrial do eixo: a indústria de produtos alimentares, com 42,65% do total do eixo; a indústria ligada à extração de madeira com 17,86% do total; a indústria química (10,73%) e os produtos minerais não-metálicos (cerâmica), com 9,40% do total.”³⁸

Portanto, este potencial de crescimento industrial relaciona-se às atividades ligadas à agricultura, aproveitando-se da existência das

35 Consórcio Brasiliana (1998a, p.34).

36 Consórcio Brasiliana. **Seminário: eixos nacionais de integração e desenvolvimento.** S.n.t. p.44/5.

37 Em Mato Grosso, os focos dinâmicos são respectivamente: Cuiabá/Várzea Grande, Cáceres, Tangará da Serra, Sinop, Alta Floresta e Rondonópolis; em Rondônia, o pólo principal é Porto Velho, seguido de Vilhena, Ji-Paraná e Ariquemes.

38 Consórcio Brasiliana (1998b, p.18).

vantagens comparativas, tais como proximidade da matéria-prima, baixos custos de fatores de produção, alta produtividade e ampliação das disponibilidades energéticas. Ao referir-se à participação governamental no sentido de estimular a expansão econômica, o Consórcio Brasileira (Tomo VIII, v. II, 1998b, p.265) argumenta que, neste ponto, cabe considerar “a questão de manutenção do Fundo Constitucional do Centro-Oeste e de incentivos agropecuários, tais como a isenção de ICMS, de forma a atrair agroindústrias para junto das fontes de matérias-primas.”

Ademais, para o referido Consórcio (Tomo VIII, v. II, 1998b, p.265),

“O ritmo de crescimento do eixo será pautado, de um lado, pela capacidade de o Estado brasileiro em redefinir sua atuação no contexto da globalização, do padrão de financiamento, da organização administrativa e do papel regulatório e fiscalizador, de modo a poder coordenar e estimular a expansão; de outro, na capacidade de recuperar as diversas infra-estruturas necessárias, com destaque para a de transportes e energia”.

Dentro da “logística de transportes”, diz-se que o escoamento da produção deste Eixo concentra-se no modo rodoviário, tornando pouco competitivos os preços dos produtos, todavia estão iniciadas outras rotas, principalmente, utilizando as hidrovias (Madeira-Amazonas, Araguaia-Tocantins, Teles Pires e Tapajós, Paraguai-Paraná e Tietê-Paraná), que, embora incipientes e necessitando de investimentos, reduzem os custos de transportes.

Portanto, “as perspectivas nesse contexto são bastante animadoras, pois boa parte dessas insuficiências estão equacionadas com a implantação, a curto prazo, dos investimentos ora em execução (...)”³⁹

Ademais, estão sendo pensadas alternativas de ligação deste Eixo com os portos do Pacífico - Ilo no Peru e Arica e Iquique, no Chile -, “as quais no entanto dependem principalmente de investimentos bolivianos e chilenos para constituir-se em corredores de transportes.” Uma dessas alternativas, encampada inclusive pelo governo de Mato Grosso do Sul, é o trecho rodoviário Santos/São Paulo/Corumbá/Cochabamba/Arica/Iquique com 3185 km, dos quais 935 km em terra.

A inauguração da ponte sobre o rio Paraguai em Porto Morrinho, na BR 262, a 70 km da cidade de Corumbá, em maio de 2001, contou com a presença do presidente Fernando Henrique Cardoso e foi vista como “o último obstáculo que faltava para a integração definitiva do Corredor Bioceânico”⁴⁰

39 Consórcio Brasileira (1998c, p.4).

40 “Corredor Bioceânico” In : www.correiodoestado.com.br 10.05.01.

Foto 01



Ato de inauguração da ponte sobre o rio Paraguai. Foto: www.apn.ms.gov.br

Foto 02



Visão geral da ponte sobre o rio Paraguai. Foto: www.apn.ms.gov.br

Esta obra - com extensão de 1.755 metros - foi iniciada em fevereiro de 1998 (governo Wilson Martins) e concluída em abril de 2001 (governo José Orcírio), envolvendo recursos da ordem de R\$22.981.737,10. Deste montante, mais de R\$18 milhões foram provenientes de empréstimos externos, financiados pelo Fundo de Desenvolvimento da Bacia do Prata (Fonplata).

Especificamente, em relação ao transporte ferroviário “é notória a cobertura pouco expressiva desse sistema de transportes em relação à abrangência territorial do Eixo Oeste, em especial quando se enfocam as novas fronteiras agrícolas.”⁴¹

Do ponto de vista da energia e comunicações, o Eixo Oeste “apresenta significativa repressão de demanda, notadamente no caso da oferta de energia elétrica, que impede a agregação de valor pelo desenvolvimento dos segmentos industriais nas cadeias produtivas, bem como as articulações com as demais áreas do País. Esta realidade sofrerá radical transformação com a operação do Gasoduto Bolívia-Brasil e as termelétricas (...).”⁴²

Portanto, o Eixo Oeste do ponto de vista da infra-estrutura econômica pode ser caracterizado como de “deficiências e transformações.”

De qualquer modo, para o Eixo Oeste se concluiu que é caracterizado,

“fundamentalmente pela expansão da produção agropecuária moderna, com altas produções prejudicadas pelos custos de transporte para mercados internos e externos, porém com alternativas potenciais de transporte hidroviário, para todas as direções, e abrangendo todas as porções de seu território, que tendem a tornar seus produtos mais competitivos.”⁴³

Neste contexto,

“Com a implantação dos grandes projetos de investimento em infra-estrutura econômica, sobretudo pela ampliação das alternativas multimodais de transporte de alta capacidade e da oferta energética (...), o eixo poderá consolidar o seu papel estratégico de constituir-se em espaço dedicado, por excelência, à expansão da produção agrícola e agroindustrial do País, para abastecimento dos mercados nacionais e internacionais.”⁴⁴

41 Consórcio Brasiliana (1998b, p.69).

42 Consórcio Brasiliana (1998c, p.9).

43 Consórcio Brasiliana (1998a, p.129).

44 Consórcio Brasiliana (1998c, p.16).

No tocante ao Eixo Sudoeste, afirma-se que

“representa a área de expansão histórica do Oeste paulista, rumo ao Mato Grosso do Sul, Paraná, Sul de Goiás e Sudoeste de Minas Gerais, as quais guardam ainda com ele, fortes ligações rodoviárias e de comércio e serviços, podendo, através da Hidrovia, conectá-la aos países fronteiriços e ao Mercosul.”⁴⁵

Assim, tal Eixo incorpora parcelas dos Estados de São Paulo, Paraná, Mato Grosso do Sul e em menor parcela Goiás e Minas Gerais, “abrigando diferentes focos dinâmicos socioeconômicos, os quais estabelecem áreas de influência, que se constituem em subespaços distintos.”⁴⁶

Em Mato Grosso do Sul, incluem-se neste Eixo a sua porção leste, destacando-se as cidades-pólos de Três Lagoas e Paranaíba; e a sua porção sul, que tem Dourados como seu pólo de desenvolvimento, seguido de Ivinhema.

Quanto às suas potencialidades, “são representadas pela sua infraestrutura adequada já instalada, assentada numa malha rodoviária completa; pela alta produtividade agropecuária e agroindustrial; pela introdução do gás (.), ampliando seu potencial industrial, e pelo seu potencial hídrico, de recursos humanos e tecnológicos e mercado regional, que devem solidificar a agroindústria e a indústria tradicional. A hidrovia funcionaria nesses fatores como um sistema de logística de transportes entre as nações do Mercosul que permite a redução dos custos de movimentação de pessoas e mercadorias, pelo transporte multimodal.”⁴⁷

Quanto a sua função no contexto da divisão regional do trabalho, pode ser destacado, segundo o Consórcio Brasileira, em seu relatório preliminar (1998b, p.135),

“como o de laboratório difusor de experiências de alta produtividade no País, em termos agropecuários, agroindustriais e de indústria tradicional, em busca de mercados nacionais e internacionais (...) Representa ainda uma área com alto grau de infraestrutura econômica junto à Rótula, eixo mais dinâmico do País, podendo contribuir com atração de investimentos que desconcentrem e descongestionem essa área.”

45 Consórcio Brasileira (1998a, p.130).

46 Em São Paulo, tal Eixo contempla seis pólos de desenvolvimento regional : Bauru, São José do Rio Preto, Marília, Araçatuba, Presidente Prudente e Ourinhos. No Paraná, engloba o norte e destacam-se os seguintes pólos: Londrina, Maringá, Apucarana, Paranaíba, Umuarama, Campo Mourão e Cornélio Procopio e, na porção oeste, Foz do Iguaçu, Cascavel e Toledo.

47 Consórcio Brasileira (1998a, p.130-1).

Trata-se de um Eixo que abriga uma “modernização contínua em busca de competitividade, a qual deve ser incentivada pela redução dos custos de transportes.”

Segundo o Consórcio Brasileira (1998a, p.121), para todos os critérios considerados⁴⁸ em ambos os Eixos - o Oeste e o Sudoeste - “a avaliação é positiva.”⁴⁹ Portanto, tais eixos consubstanciam-se em espaços dinâmicos e seletivos, em que é indicada a intervenção via padrão de financiamento público no sentido de garantir a acumulação do capital que, afinal, é na verdade o princípio que precede a proposição de integração e desenvolvimento nacional.

A partir destas avaliações - tendo já definido o espaço/eixo - definiram-se também os setores infra-estruturais que deveriam ser objeto de intervenção. Vejamos os Quadros 05 e 06

Quadro 05 - Eixo Oeste: infra-estrutura econômica

SETOR	US\$ bilhões	Nº de projetos
Rodovias	0,92	9
Ferrovias	1,75	2
Telecomunicações	0,89	6
Hidrovias	0,55	2
Aeroporto	0,04	1
Portos	0,02	2
Usinas hidrelétricas	0,34	4
Usinas Termelétricas	0,21	2
Linhas de transmissão	0,08	3
TOTAL	4,80	31

Fonte: Consórcio Brasileira (Seminário, s.d).⁵⁰

48 São exatos 12 critérios que envolvem a dimensão econômica, a do planejamento e a ambiental. A pontuação máxima que um eixo pode obter é 36 pontos. O Eixo Sudoeste, obteve 30 pontos, o Oeste, 29.

49 O Eixo Oeste apresenta fortes restrições ambientais em pequena parcela territorial onde situa o Pantanal e o ecossistema da Amazônia. Por sua vez, também o Eixo Sudoeste comporta como restrições a concorrência espacial com outros eixos e dependendo, para sua consolidação, de investimentos centrados basicamente na implementação plena da hidrovía.

50 Consórcio Brasileira. **Seminário: eixos nacionais de integração e desenvolvimento.** S.n.t., p.24.

Quadro 06 - Eixo Sudoeste: infra-estrutura econômica

SETOR	US\$ bilhões	Nº de projetos
Rodovias	1,37	11
Ferrovias	1,51	9
Telecomunicações	2,52	6
Hidrovias	0,57	2
Aeroporto	0,17	1
Portos	0,06	2
Usinas hidrelétricas	0,45	3
Linhas de transmissão	0,14	2
TOTAL	6,79	36

Fonte: Consórcio Brasiliana (Seminário, s.d.).

Ao analisarem a implementação destes equipamentos infra-estruturais, Santos & Silveira (2001, p.167) asseveram que:

“Hoje não basta produzir. É indispensável pôr a produção em movimento, pois agora é a circulação que preside à produção. (...) Os fluxos daí decorrentes são mais intensos, mais extensos e mais seletivos.

A criação de fixos produtivos leva ao surgimento de fluxos que, por sua vez, exigem fixos para balizar o seu próprio movimento. É a dialética entre a frequência e a espessura dos movimentos no período contemporâneo e a construção e modernização dos aeroportos, portos, estradas, ferrovias e hidrovias.”

Ainda sobre essa questão, Kurz (1998, p.99) afirma que as áreas infra-estruturais desenvolveram-se com a industrialização e a cientificação da produção como necessidades práticas de uma produção total de mercadorias:

“Trata-se de *inputs* gerais, relativos à sociedade como um todo, que entram na produção ao nível da empresa, sem que eles mesmos possam ser representados em medida suficiente pela racionalidade da administração empresarial (...). Por isso, não é por caso que os agregados infra-estruturais são operados (ou subsidiados), na sua maior parte, pelo Estado em todos os lugares e, com isso, abre-se mais um campo gigantesco da reprodução social, que faz inchar a atividade estatal e as finanças públicas.”

Na atualidade, graças às possibilidades técnicas, o trabalho pode ser repartido entre muitos lugares, de acordo com a sua produtividade para certos produtos. Isso leva a refuncionalizar áreas portadores de densidades

pretéritas e a ocupar áreas até então rarefeitas, como é o caso do Mato Grosso do Sul.

3 - OS PROJETOS ESTRUTURANTES EM MATO GROSSO DO SUL

De um total de 42 empreendimentos previstos no “Brasil em Ação”, e que tiveram continuidade no “Avança Brasil”, três deles, relacionavam-se diretamente com os interesses de Mato Grosso do Sul e, suas obras já foram concluídas em seu território: o gasoduto Bolívia-Brasil, a FERRONORTE e a hidrovía Tietê-Paraná. São projetos estruturantes, isto é, são aqueles que o Consórcio considera que “estimulam investimentos em cascata, de um ponto de vista nacional.”⁵¹

Tais projetos foram previstos a partir do diagnóstico, feito pelo Consórcio Brasiliana (1998c, Tomo VIII, v.1, p.85), de que no Eixo Oeste existe uma incipiente “atividade logística” - no sentido de integração inter/multimodal - e de que, “a logística de transportes constitui uma questão indispensável para a atração de cargas pelos demais modos (além do rodoviário), por refletir-se diretamente nos custos finais percebidos pelos usuários (...).”

No bojo desta concepção, o potencial agroindustrial de Mato Grosso do Sul deverá ser reforçado à medida que essa intermodalidade de transportes, por meio da integração dos modos rodo, hidro e ferroviário, for sendo implementada. Adicionalmente, o GASBOL vai resultar num aumento considerável da oferta de energia, favorecendo a implantação industrial.

É importante salientar que o Governo Estadual igualmente atuou neste sentido. Segundo Vander Loubet, então Secretário de Estado da Habitação e Infra-Estrutura:

“O Estado desenvolve um planejamento estratégico para desenvolver os modais disponíveis, tendo como base conceitual a agregação dos avanços sociais, como a oferta de empregos, a multiplicação de equipamentos públicos essenciais e a consciência do desenvolvimento sustentado.”⁵²

Ao refletir a respeito desta temática, Xavier (2001, p.340) advoga:

51 “Portfólio de investimentos” In : www.eixos.gov.br 30.04.01.

52 “Zeca conclui asfalto e FHC vem dia 10 inaugurar a ponte” In : www.ms.gov.br 18.04.01.

“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.”

Não é aleatório que dos 42 projetos do “Brasil em Ação”, lançados em agosto de 1996, 2 eram de comunicações, 6 de energia e 15 de transportes.

3.1 - AS HIDROVIAS TIÊTE-PARANÁ E PARAGUAI

De acordo com informativo do Ministério do Planejamento e Orçamento (BRASIL, 1998, p.16), a hidrovia Tietê-Paraná – com 1.100 km navegáveis entre Conchas (SP) e São Simão (GO) - exerce influência em uma área de 1,5 milhões de km², com 75 milhões de habitantes e responde por cerca de 73% do PIB brasileiro.

Atualmente, por esta hidrovia cerca de 2 milhões de toneladas de cargas são transportadas por ano, principalmente grãos, farelo, óleo de soja e álcool.⁵³

Com a conclusão, em janeiro de 1998 da eclusa de Jupiá - funciona como um elevador ajudando as embarcações a transporem hidrelétricas e vencerem os desníveis -, o rio Tietê e o tramo norte do Paraná estão integrados ao tramo sul do Paraná, acrescentando-se mais 700 km de extensão navegável e alcançando a barragem de Itaipu. Tal projeto teve como agentes o Ministério dos Transportes e a CESP.⁵⁴ Com tais características:

“Jupiá será a porta de entrada do Mercosul. A distância entre o Oeste paulista e Buenos Aires será de 3 mil quilômetros, em média. Essa integração da hidrovia Tietê-Paraná com os trechos médio e baixo do rio Paraná e rio Paraguai, em território argentino e paraguaio, formam uma rede hidroviária de mais de 7 mil quilômetros: a hidrovia do Mercosul.”⁵⁵

O único ponto de descontinuidade nestes 7 mil km, a barragem de Itaipu,⁵⁶ exige um transbordo rodoviário de carga de aproximadamente 40

53 “Obras de R\$30 milhões na hidrovia Tietê-Paraná” In: www.gazetamercantil.com.br/ms n° 589, 15.02.01.

54 A eclusa - medindo 210 metros de comprimento por 17 metros de largura - foi a primeira obra do “Brasil em Ação” entregue em 1998 e consumiu recursos da ordem de R\$50 milhões. “Transporte por hidrovias é consolidado” In: **Jornal do Povo**. Três Lagoas, 21.01.98, p.1.

55 BRASIL. Ministério do Planejamento e Orçamento (1998, p.16).

56 O projeto de construção das eclusas, com um canal de 5 km, no reservatório de Itaipu, visando a sua transposição foi contemplado no Avança Brasil e está orçado em US\$ 40.000,00.

km. Mesmo incluindo o custo deste transbordo, cargas do interior paulista poderão chegar às áreas de consumo na Argentina, Uruguai e Paraguai com um preço até 40% inferior ao transporte rodoviário hoje praticado.

“A área de influência da Hidrovia Tietê-Paraná tem todas as condições ideais para suportar um rápido desenvolvimento de sua produção agrícola, agroindustrial, industrial tradicional e de terciário, no apoio à região, considerando que já conta com acesso a tecnologias de alta produtividade, faltando apenas o planejamento e facilidades às comunicações e transportes multimodais que tornem mais reduzidos seus custos de transportes.”⁵⁷

Assim posto, tal empreendimento hidroviário enquadra-se no interior dos objetivos governamentais de “reduzir custos de produção e comercialização” e “reforçar o ambiente propício aos investimentos privados e públicos.”

Num outro nível governamental, porém com idênticos pressupostos, o governo de Mato Grosso Sul implantou⁵⁸ o primeiro terminal portuário na Tietê-Paraná, no município de Bataguassu (ver Mapa 03).

Tal empreendimento, com custo de R\$6,8 milhões foi previsto nas obras compensatórias, com recursos destinados pela CESP. A verba foi repassada pela companhia paulista, em função do alagamento da área do município sul-mato-grossense, pela Hidrelétrica Sérgio Motta. O referido terminal tem capacidade de movimentar 400 toneladas/hora de cargas, principalmente álcool e grãos, e, na visão do então coordenador de Estudos e Infra-Estrutura Portuária de Mato Grosso do Sul, Fermiano Yarzon, “será um dos portos mais modernos do rio Paraná.”⁵⁹

57 Consórcio Brasiliana (1998a, p.120).

58 Este porto, cuja previsão de operacionalização era a partir de 2002, devidos a problemas de licitação no seu processo de concessão não entrou em funcionamento até o final do governo José Orcirio – janeiro de 2007.

59 “MS implantará primeiro porto na Tietê-Paraná” In: **Correio do Estado**. Campo Grande, nº 14.565, 05.09.01, p.5.

“(…) é uma obra extraordinária. Não começou neste Governo. (...) Vem de longe. Estamos apenas acelerando processos que estavam em marcha (...). Repito: nós estamos fazendo um grande esforço no sentido de recuperar a importância das hidrovias.”

“Em pleno funcionamento, essa hidrovía terá 2.400 km navegáveis. Cerca de 63 pólos de desenvolvimento – 17 turísticos, 25 industriais e 21 de insumos agrícolas – serão criados na área de influência da hidrovía Tietê-Paraná, o que atrairá investimentos para a região. Estudos realizados estimam que a iniciativa privada deverá investir, nos próximos 15 anos, cerca de US\$ 8 bilhões, gerando aproximadamente 900 mil empregos (...) na área de influência da hidrovía”⁶⁰

60 BRASIL. Presidência da República (1998, p.61).

marco importante para a estruturação do Pantanal.⁶¹ Não se trata, deste modo, de construir uma hidrovia. O objetivo em pauta é a sua “desobstrução”⁶² e aí reside o problema do impacto ambiental. Como afirmam Santos & Silveira (2001, p.84): “Os tempos rápidos invadem os tempos lentos, e o uso do rio, ao amparo de uma regulação pública, pode tornar-se, no lugar, mais um fator de diferenciação e de regulação da sociedade e do território.”

Trata-se de uma operação de transformação do ambiente natural em consonância com as necessidades impostas pelo desenvolvimento econômico. É mais uma busca desesperada de unificação da racionalidade que visa à construção de instrumentos de ação que assegurem a implantação generalizada da fluidez a serviço do pragmatismo econômico. Daí o delírio da rapidez, do qual a desobstrução da hidrovia é um exemplo. Em outras palavras, o que se pretende é tornar a hidrovia Paraguai-Paraná navegável dia e noite, durante o ano todo, com um calado mínimo de 3 metros, desde Cáceres (MT), até o porto Nueva Palmira, no Uruguai (3.303 km).

61 O rio Paraguai corre 1.243 km em território brasileiro, 57 km na divisa Brasil-Bolívia, 393 km na fronteira Brasil-Paraguai, 557 km em solo paraguaio e 380 km na divisa Paraguai-Argentina. Ele se junta ao rio Paraná pouco acima das cidades argentinas de Resistência e Corrientes. A partir daí, o rio Paraná segue aproximadamente 1.000 km pela Argentina, até o Prata.

62 A hidrovia apresenta algumas limitações de calado no trecho Corumbá-Cáceres, principalmente nos 180 km a jusante de Cáceres, onde necessita de manutenção do curso principal navegável, através de dragagem e desobstrução, visando à garantia de um tirante d'água mínimo de 1,50 m. Em dias atuais a navegação feita em comboios de 1.200 toneladas é dificultada pela existência de curvas de pequenos raios. A movimentação de carga situa-se em aproximadamente 10 mil t/ano. No trecho a jusante de Corumbá, até a foz do rio Apa, os canais de navegação são mantidos por uma profundidade mínima de cerca de 2,5 m tendo em vista os comboios de maior porte (até 20 mil toneladas, os maiores conhecidos do Brasil) que trafegam no estirão que vai de Corumbá ao Prata. Tais canais necessitam de intervenções, destinadas a atenuar prejuízos decorrentes de estiagens prolongadas. Diferentemente do trecho anterior, este alcança aproximadamente 6 milhões de toneladas/ano, transportando minérios e grãos. Consórcio Brasileira (1998c, p.79).



Aspecto da navegação na hidrovia do Paraguai. Foto: Correio do Estado.

A intervenção inclui alterações nos leitos dos rios - dragagem, retificação de meandros⁶³ e retirada de rochas⁶⁴ - visando como já dito, à diminuição dos custos de transportes, notadamente para a exportação de minério (de ferro e manganês), explorado no Pantanal e de grãos, produzidos nas bordas da planície. Ademais, há interesse também das empresas (agropecuárias, indústrias e comércio) instaladas na Bolívia, que contam com a hidrovia como principal via de transporte internacional, pois viabiliza a ligação do território boliviano com o Atlântico.

Assim, em concordância à argumentação de Moretti (2000, p.41), podemos afirmar que

63 Pesquisa realizada pela WWF Brasil no início de novembro de 1999, num trecho de 1.207 km da hidrovia - entre Cáceres e Porto Murtinho - detectou que mais de 100 km de matas ciliares do Pantanal foram destruídas pelos comboios que utilizam o rio. Segundo essa fonte, em muitos lugares, a destruição foi causada pelas manobras das chatas que não conseguiram fazer as curvas e invadiram as margens dos rios. O órgão administrador da hidrovia afirma que a pesquisa não retrata a realidade. "Licitação para obras em hidrovia apenas em 2002" In : www.gazetamercantil.com.br/ms Ano III, nº 658, 29.05.01.

64 Segundo o Sr. José Henrique Coelho Sadok de Sá – então gerente do Programa Corredor Sudoeste - um dos principais resultados alcançados em 2000, foi justamente a desobstrução de passagens críticas do canal de navegação da Hidrovia do rio Paraguai entre Cáceres e Corumbá, em que se gastaram US\$ 2.340,00. In : www.abrasil.gov.br 30.04.01, p.1. O projeto correspondente a este trecho, incluindo "apoio à navegação e a dragagem de 21.400,00 m³, tem um custo estimado de US\$ 156,4 milhões. MATO GROSSO DO SUL. ESTADO DE. Secretaria de Planejamento (maio de 1999, p.12).

“O projeto da Hidrovia Paraguai-Paraná constitui-se em uma tentativa de empresas e governos dos cinco países pertencentes à bacia do Prata (...) para aumentar a quantidade e a rapidez, e diminuir os custos de transporte de mercadorias por estes rios.”

Tal assertiva, pudemos comprovar, apareceu nas “deliberações” dos participantes do IV Encontro da Zona de Integração do Centro-Oeste da América do Sul (IV Zicosul), ocorrido em abril de 2001, em Campo Grande, no qual 400 empresários do Brasil, Argentina, Paraguai, Chile e Bolívia, além de 13 representantes de países asiáticos interessados em importar/exportar produtos pelo Oceano Pacífico, deliberaram insistir junto aos governantes para que concluam o projeto da hidrovia Paraguai-Paraná, visando incrementar a livre navegação nos rios.⁶⁵

Vale dizer que essa intervenção planejada - na infra-estrutura de longo alcance - inclui igualmente a complementação e ampliação de portos em Cáceres (MT), Corumbá, Ladário, Porto Esperança e Porto Murtinho (MS).⁶⁶

Sobre este último, localizado na cidade de mesmo nome (atualmente com 13,3 mil habitantes, distando 431 km da capital), o governo de Mato Grosso do Sul, visando a sua conclusão e modernização, assinou em 19 de junho de 2001 um contrato de concessão de uso do bem público: do terminal hidroviário ao Consórcio Portuário de Murtinho (Conport) - formado pelas empresas F. Andreis, a norte-americana American Commercial Bording Line e a Cinco Bacia⁶⁷ - que, depois de terminarem a obra, com investimentos previstos de R\$2,5 milhões, vão explorar as instalações por 25 anos, com possibilidade de renovação por mais 25 anos. Em dezembro deste mesmo ano o referido terminal foi solenemente reativado - com a presença do governador - tendo iniciado suas operações em janeiro de 2002, com uma capacidade de 400 mil toneladas/ano de grãos, 100 mil toneladas de açúcar e 35 mil toneladas de cimento, sendo que, a partir do sexto ano de atividade, devem ser movimentadas neste terminal um milhão de toneladas de produtos. Na opinião de Michel Chaim, presidente da Cinco Bacia: “O porto de Murtinho será a porta de entrada para a hidrovia Paraguai-Paraná.”⁶⁸

65 “Carta de Campo Grande - principais deliberações do Zicosul” In : www.ms.gov.br 05.04.01, p.1/5.

66 Dentre as recomendações/reivindicações do IV Zicosul, incluem-se também modernização e construção de portos em Concepción, Carmelo Peralta e Assunção, no Paraguai, além de Formosa-Alberdi, Barranqueiras, Reconquista, Santa Fé e Rosário, do lado argentino.

67 A F. Andreis está sediada no Paraná e desde 1965 atua na área de navegação, sendo que até, março de 2001, explorava o serviço de travessia de balsa no rio Paraguai, em Corumbá. A Cinco Bacia (Cia. Interamericana de Navegação e Comércio) já administra um terminal portuário em Ladário.

68 “Conport investirá mais de US\$3 milhões para operar terminal de Murtinho” In: www.gazetamercantil.com.br/ms. 19.06.01.

O projeto do porto começou a ser executado em 1993 e consta atualmente de 3.778 m² de área construída, correspondente a dois armazéns, cada um com capacidade para estocar 12 mil toneladas de produtos (ver Mapa 03).

Ademais, tal concessão foi vista pelo então diretor de Portos e Hidrovias de Mato Grosso do Sul - Fermiano Yarzon - como capaz de fomentar o desenvolvimento regional porque “onde existe uma infraestrutura desse porte é capaz de atrair outros investimentos privados, tanto na área de produção primária como na industrialização de matéria-prima.”⁶⁹ Portanto, há um entendimento de que as ações executadas pelo governo vão transformar o transporte hidroviário em um forte aliado na implementação do desenvolvimento econômico.

Nesse sentido, e obedecendo-se ao conceito de agrupamento de projetos, o Governo José Orcírio (2003-06) concluiu a pavimentação asfáltica da BR 267 - única via de acesso a Porto Murtinho - num trecho de 17 km e implementou obras de saneamento básico, já que a cidade é amparada por um dique, construído para protegê-la das cheias do rio Paraguai. No bojo deste processo, de integração viária do Sudoeste de Mato Grosso do Sul, o governo estadual asfaltou a rodovia MS-384 - faz a ligação entre Antonio João, Bela Vista, Caracol e a BR-267 (184 km), que liga Porto Murtinho à Campo Grande. Este projeto foi iniciado em junho de 2002 e concluído em outubro de 2005, tendo consumido um montante de R\$85 milhões emprestados pelo Fonplata. Tal ligação viária foi concebida como instrumento para viabilizar um corredor de exportação, através da hidrovia. Igualmente, o aeroporto de Porto Murtinho - com uma pista de 1,3 mil metros - foi inaugurado em 12 de junho de 2002.

Sobre esses empreendimentos, o então governador José Orcírio afirmou:

“Porto Murtinho e os demais municípios da região Sudoeste do Estado estão tendo plenas condições, com a pavimentação da MS-384, a reativação do porto e a inauguração do aeroporto, de retomar o potencial de importação e exportação, o que é essencial para Mato Grosso do Sul.”⁷⁰

Igualmente, uma outra intervenção é o edital para a construção do terminal hidroviário de Porto Esperança, município de Corumbá (ver Mapa 03), onde o Governo Estadual comprou da antiga Rede Ferroviária

69 “Governo homologa hoje concessão do Porto de Murtinho” In : www.ms.gov.br 19.04.01.

70 “Sudoeste retoma desenvolvimento” In: **Diário do MS**. Nº 2.302. Dourados, 13.06.02, p.1.

Federal, por R\$180 mil, uma área de 16 hectares, à margem esquerda do rio Paraguai, para a construção deste empreendimento, orçado em R\$3,5 milhões. A empresa que ganhar a licitação vai construir e operar o porto por 25 anos, pagando outorga para o Governo Estadual. A unidade de embarque e desembarque - com dois armazéns com capacidade de 24 mil toneladas cada - será a segunda em Mato Grosso do Sul usada para a exportação de grãos, transformando-se numa opção, em decorrência da variação da distância entre as áreas produtoras e os terminais portuários, o que influencia no preço do frete.⁷¹ Também, neste caso, se abrirá uma estrada de 12 km, ligando a BR-262 ao terminal e a ferrovia que vão permitir completar o sistema intermodal de transporte de grãos.⁷²

Portanto, trata-se de ações planejadas para inserir economicamente - de forma global e competitiva - o Pantanal. São ações que, para Moretti (2000, p.24),

“promovem no seu conjunto alterações diretas no ambiente natural, entre as quais destaca-se o aceleração da destruição ambiental, e transformações na relação da sociedade com a natureza, calcadas, anteriormente, em uma cultura tradicional.”

Ao se referir à polêmica travada sobre a luta pela implantação desta hidrovía, o então governador de Mato Grosso - Dante de Oliveira -, ao discordar dos ambientalistas, afirmou: “Existe uma conversa fiada sobre este assunto sem base técnica. Tem muita mentira para ganhar a opinião pública. Vamos trazer o debate para o campo da racionalidade.”⁷³

Por sua vez, o então governador de Mato Grosso do Sul - José Orcírio - afirma que a exploração racional da navegação não agride o meio ambiente, desde que as barcas sejam adaptadas ao leito do rio Paraguai. Em suas palavras:

“Precisamos urgentemente definir logo toda essa questão da hidrovía, senão correremos o risco de inviabilizar todo o processo de articulação e de luta que temos feito para implantar o pólo siderúrgico em Corumbá, (...) tornando nossa região mais competitiva no mercado internacional.”⁷⁴

Não obstante a acirrada discussão, projetos e obras estão sendo

71 A única alternativa hidroviária existente hoje é o Terminal de Ladário, da Granel Química.

72 “Edital do porto fluvial de Porto Esperança sai neste mês” In : www.ms.gov.br. 15.05.01.

73 “Zeca e Dante intensificam luta pela hidrovía, com ministros” In : www.ms.gov.br. 22.11.00.

74 “Zeca prega exploração racional da hidrovía Paraguai-Paraná” In : www.ms.gov.br. 20.03.01.

executados pelo governo sul-mato-grossense - em parceria com a iniciativa privada - na porção pantaneira do Eixo Oeste. Assim, contraditam as recomendações do Consórcio Brasiliana (1998a) de que este “ecossistema específico e único no País, (...) exige o uso racionalizado do potencial da bacia, para que não seja afetada sua hidrodinâmica complexa. Por essa razão, os fatores ambientais são determinantes para a discussão da proposição desse eixo.” E mais, “a única região (...) que não seria atendida por transporte de alta capacidade seria o Pantanal, cuja necessidade de preservação e potencial turístico podem dispensar esse tipo de transporte.”⁷⁵

O presidente da Associação Comercial e Industrial de Corumbá, ao se pronunciar sobre a questão da hidrovia, divulgou um documento no qual afirma:

“Corumbá nasceu, cresceu - como baluarte da nacionalidade, na paz e na guerra - e vive como filha primogênita da navegação; qualquer idéia, motivo, intenção ou ação de paralisá-la, significa provocar a sua destruição, a sua morte, pelo desemprego, pela fome, pela miséria de sua população, com o fechamento das empresas de navegação que, em não podendo trabalhar, não poderão ofertar empregos.”⁷⁶

Percebemos que alguns setores da sociedade, ligados aos interesses específicos na perenização/desobstrução da navegação no rio Paraguai, almejam estabelecer uma equação maniqueísta entre dois lados em oposição antagônica: haveria os que estão ao lado do progresso – os favoráveis à hidrovia – e, de outro lado, estariam os que defendem o atraso – os que se colocam contra a hidrovia.

Trata-se de um discurso ideológico no qual determinados setores sociais tentam apropriar-se da idéia de que são eles os portadores do progresso e que esse progresso se faz através da hidrovia. É como se todos os bons estivessem a favor da hidrovia e todos os maus, contra. Ora, não se sustenta a idéia de que o desenvolvimento tenha uma única via, nem tampouco que se faça, compulsoriamente, através de uma hidrovia.⁷⁷ Em todos os sentidos em que se queira considerar um sistema viário, o nome já o diz, ele é uma via, um caminho e, como tal, deve ter princípio e fim, ou, para ser mais objetivo, deve ter Princípios e Fins.⁷⁸

75 Consórcio Brasiliana (1998a, p.117/8).

76 Marinho, Ivan. “Navegação: vida ou morte econômica” In : www.pantanalnews.com.br. 19.03.01.

77 “A navegação é a propulsora de nossa economia, é a nossa vida. Deixem-nos viver.” Marinho, Ivan 19.03.01.

78 Sobre essa problemática, não há como discordar da afirmação seguinte feita por estudiosos do Pantanal: “Qualquer obra de intervenção na Bacia do Paraguai deve respeitar os processos de

Enfim, a hidrovía parece estar servindo de retórica apologética, como se aquele que eventualmente tivesse uma outra perspectiva para o desenvolvimento regional fosse contra o progresso e, assim, desqualificado como interlocutor. Isto posto, temos que superar esta armadilha ideológica que associa hidrovía a progresso, reduzindo, deste modo, o desenvolvimento a uma única perspectiva. Urge dessacralizar a idéia de progresso, que modernamente responde pelo nome de globalização.

3.2 - A FERRONORTE

A FERRONORTE (Ferrovias Norte Brasil), através de contrato de concessão firmado com o Governo Federal em 1989, recebeu a incumbência de construir e operar comercialmente durante 90 anos, um sistema ferroviário de carga de 5 mil quilômetros, ligando Cuiabá (MT), Uberlândia (MG), Aparecida do Taboado (MS), Porto Velho (RO) e Santarém (PA). Tal ferrovia, idealizada pelo Grupo Itamarati, do Sr. Olacyr de Moraes, “é uma artéria logística das regiões Norte e Centro-Oeste do País, em sua ligação com o Sul e Sudeste e com os portos de exportação.”⁷⁹

funcionamento do sistema, com os ciclos plurianuais de cheias e secas, a fim de garantir a manutenção do equilíbrio dinâmico deste ecossistema complexo e pouco estudado.” Bortolotto, I. M., Lucato Moretti, S. A. & Bezerra, M. A. O. (1995, p.10).

79 www.ferronorte.com.br 20.01.02.



A FERRONORTE teve suas obras iniciadas em 1992, mas devido a problemas financeiros (provocados pela crise da soja e a queda dos preços no mercado exterior, assim como pelo encolhimento nos financiamentos e alta dos juros), teve suas obras paralisadas, tendo sido retomadas somente em maio de 1997, contando inclusive com nova composição societária incorporando investimentos estrangeiros e fundos de pensão.⁸⁰

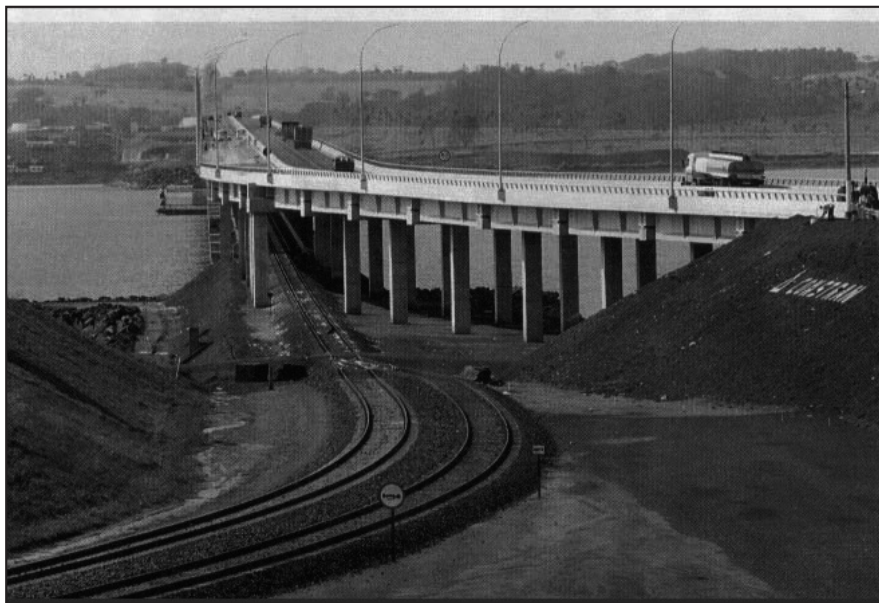
Em 1996 foi incluída como investimento do Programa “Brasil em Ação” e teve parte do seu primeiro trecho de 110 km entre a ponte rododiferroviária sobre o rio Paraná na divisa de Mato Grosso do Sul

80 De acordo com Lamoso (2001, p.260), associaram-se ao empreendimento: Previ (27,4%); Funcef (22%); Laif/GE Capital (10,4%); BNDESPAR (9,3%); BRP/Chase (5,8%) e Bradesco (4,3%), dados relativos à composição do capital total.

(município de Aparecida do Taboado) com São Paulo (município de Rubinéia) e o terminal de Inocência (MS), inaugurado em maio de 1998. Em 31 de maio de 1999, mais uma parte deste primeiro trecho (entre Inocência e Chapadão do Sul/MS) foi inaugurado.

Ainda em agosto deste mesmo ano foi concluída a I Fase (410 km). Ao se completar este trecho da ferrovia e construir a ponte rodoferroviária⁸¹ - a maior do mundo no gênero, com 2.600 m de extensão - o objetivo foi, na primeira etapa de 410 km, estabelecer a ligação entre Aparecida do Taboado (MS) e Alto Taquari (extremo Sudeste de MT) e o porto de Santos (por intermédio da FEPASA), que será a “âncora virtual”.⁸² Tal etapa segundo o presidente da Ferronorte exigiu investimentos de R\$1,3 bilhão.⁸³

Foto 04



Ponte rodoferroviária sobre o Rio Paraná inaugurada em 1998. Foto:
www.apn.ms.gov.br

81 “Visitei as obras da ponte, (...) não existe no setor outro projeto com estacas numa profundidade tão grande, a lâmina d’água (...) tem 57 metros de profundidade, enquanto por exemplo, a lâmina d’água da ponte Rio/Niterói tem 17 metros de profundidade.” BRASIL. Presidência da República (1997a, p. 17).

82 Além dos produtos agrícolas, especialmente a soja escoados para Santos para exportação, os trens devem transportar calcário, fertilizantes e outros insumos. Somente nas áreas servidas pelo primeiro trecho da Ferronorte o consumo de adubos e corretivos é de 370 mil toneladas anuais. “Inaugurado mais um trecho da Ferronorte” In : **O Progresso**. Dourados, ano 49, nº 7.748, 7/8.08.99, p.6.

83 “1ª etapa teve investimentos de R\$ 1,3 bi” In : **O Progresso**. Dourados, nº 7.748, 7/8.08.99, p.6.

Tal empreendimento ferroviário contando com elevados financiamentos governamentais é visto como,

“Divisor de águas entre o passado e o futuro econômico da região que começa no Noroeste paulista e vai até Rondonópolis, no Mato Grosso, abrangendo parte dos territórios dos Estados de Mato Grosso do Sul, Goiás e Minas Gerais (...).”⁸⁴

A FERRONORTE deverá transportar de Mato Grosso e Mato Grosso do Sul para o porto de Santos, cerca de 30% da produção de soja e farelo do ano de 2001, com perspectiva de aumentar nos próximos cinco anos até alcançar um percentual transportado de aproximadamente 70% do total desta produção, hoje estimada em 11,7 milhões de toneladas.⁸⁵ Diariamente o percurso de 1.300 km entre o Alto Taquari (MT)⁸⁶ e o porto de Santos é feito por quatro trens de 42 vagões cada um.

“Calcula-se que a ferrovia reduzirá os fretes em cerca de 30% e vai economizar por volta de R\$120 milhões em combustível. A economia, porém, será um benefício para as empresas operadoras, que compram e comercializam os grãos. Por enquanto, os produtores, não verão o benefício transformar-se em renda.”⁸⁷ (Grifo nosso).

Além da própria FERRONORTE, através do Sr. Olacyr de Moraes (detentor de 16,5% das ações e sojicultor), outras grandes empresas (multinacionais) do setor da soja já possuem terminais ferroviários: a Cargill, a Archer Daniel Midlands (ADM) e a Bunge Alimentos.

Grifamos parte da citação anterior para enfatizarmos o fato de que a comercialização da produção nacional de grãos está concentrada em poucas empresas, isto é, o mercado, principalmente o da soja, é oligopolizado e os produtores com poucas opções, acusam os empresários de achataram os preços.⁸⁸ No caso da soja, apenas três empresas - Cargill, ADM e Bunge - detêm 60% da safra brasileira.

84 “Inaugurado mais um trecho da Ferronorte” In : **O Progresso**. Dourados, nº 7.748, 7/8.08.99, p.6.

85 “Ferronorte domina transporte de soja” In : www.gazetamercantil.com.br/ms. Nº 603, 10/11.03.01.

86 O terminal de Alto Taquari tem capacidade para armazenar 40 mil toneladas em seis silos e um armazém, além de possibilitar a descarga de soja de 312 caminhões em 24 horas.

87 “Inaugurado mais um trecho da Ferronorte” In : **O Progresso**. Dourados, ano 49, nº 7.748, 7/8.08.99, p.6.

88 Para Rui Carlos Prado - Presidente do Sindicato Rural de Campo Novo dos Parecis (MT), com a concentração, o produtor perde cerca de 10% no preço: *Ficamos sem poder de barganha*, argumenta. “Comércio de grãos é concentrado” In : www.gazetamercantil.com.br ano III, nº 600, 06.03.01.

Ainda em Alto Taquari (MT), começou a operar em 2002 um terminal de combustíveis, com capacidade para movimentar 500 mil m³ por ano, o terminal receberá produtos transportados pela Ferronorte desde a refinaria de Paulínia (SP). Tal empreendimento é compartilhado com a Ipiranga e a Petrobrás.

Também no “Avança Brasil”, obedecendo-se ao conceito de agrupamento de projetos, visava-se construir, até 2005, o trecho de 660 km entre Alto Taquari (MT) e Cuiabá (MT), passando por Rondonópolis.⁸⁹ Este trecho ferroviário conforme demonstramos no Quadro 07 exige o seguinte montante de investimentos.

Quadro 07

Ferronorte: trechos previstos/concluídos e investimentos

Trecho	Distância (km) e condição	Investimentos (R\$)
Ponte rodoferrov./Alto Taquari	410 km - concluídos	1,3 bilhão
Alto Taquari/Rondonópolis	350 km - em construção	750 milhões
Rondonópolis/Cuiabá	310 km - projetado	527 milhões
Total	1.070	2.577 bilhões

Fonte: diversas. Elaborado pelo autor (2001).

A partir de Cuiabá, o objetivo é prosseguir em direção noroeste até Porto Velho (RO) - onde começa a navegação do rio Madeira - numa extensão de 1.500 km. A concessão também envolve uma bifurcação a partir de Cuiabá, na direção norte, alcançando Santarém (PA) e acessando a navegação de longo curso pelo rio Amazonas.

É também parte da concessão, um segundo tramo ligando a nova ferrovia à malha da Ferrovia Centro-Atlântica (antiga Malha Centro-Leste da RFFSA, principal controlador hoje é a Vale do Rio Doce), com previsão de se iniciar no Triângulo Mineiro e alcançar o primeiro tramo em Alto Araguaia (MT), num total de 771 km. Tal conexão com a malha da Estrada de Ferro Vitória-Minas, da Vale do Rio Doce, encontra-se projetada para ocorrer nas proximidades de Uberlândia (MG), permitindo alcançar os

⁸⁹ A Ferronorte obteve financiamento de US\$ 125 milhões, junto ao BNDES, para a construção do trecho ferroviário de 290 km entre as cidades de Alto Taquari e Rondonópolis, ambas em Mato Grosso. “Ferronorte recebe US\$125 milhões” In : www.infraestruturabrasil.gov.br 20.12.00. Informações recentes da diretoria da empresa dão conta que o trecho Alto Taquari/Rondonópolis ficará pronto em 2007.

portos de Vitória, Santos, Paranaguá e Sepetiba e São Francisco do Sul.

Portanto, trata-se de um projeto estruturante com influência nos Eixos Oeste, Sudoeste, Araguaia-Tocantins e Rótula e que “em sua concepção global, (...) insere-se no esforço de desenvolvimento de grande parte da região Centro-Oeste, visando a integração de seus mercados à economia nacional e a racionalização do escoamento de sua produção.”⁹⁰

A FERRONORTE é um empreendimento que, como demonstramos no Quadro 08, obteve financiamentos junto a órgãos governamentais de fomento ao desenvolvimento e que, desde o início de suas obras até 2001, acumulou um montante de R\$1,321 bilhão entre financiamentos e renegociação de dívidas.

Quadro 08

Ferronorte: órgãos financiadores e montante financiado

Órgão	Valor (R\$ milhões)	Ano
BNDES	321,0	1999
BNDES – dívida renegociada	800,0	2000
SUDAM	72,0	2000
SUDAM	128,0	2001
Total	1.321 bilhão	

Fonte: diversas. Elaborado pelo autor (2001).

Os dois últimos quadros, respectivamente Quadros 07 e 08, permitem visualizar o montante gasto pela FERRONORTE, no seu trecho até Rondonópolis, e a previsão de gastos até Cuiabá. Mais importante ainda, permite-nos refletir sobre o papel do poder público nestes investimentos. Ora, de um total de R\$2,577 bilhões, os órgãos de financiamento público injetaram nada menos que R\$1,321 bilhão, ou seja, 51,26%, considerando-se o percurso previsto até Cuiabá. Se considerarmos somente o percurso executado, ou seja, até Rondonópolis, tal índice alcança o percentual de 64,43%.

Ainda com relação ao modal ferroviário, a antiga Noroeste do Brasil (RFFSA) - no trecho de 1,6 mil km entre Bauru (SP) e Corumbá (MS), além de um ramal até Ponta Porã (MS), na fronteira com o Paraguai -, hoje privatizada e com o nome de Rede Ferroviária Novoeste tem preocupado lideranças governamentais e empresariais. Este trecho, o primeiro no

⁹⁰ www.ferronorte.com.br 20.01.02.

Brasil, foi arrematado em março de 1996, por um grupo de investidores norte-americanos, o Noel Group,⁹¹ por R\$62,4 milhões, sendo que R\$8 milhões foram pagos a vista - com financiamento total do BNDES - e o restante parcelado em 30 anos, sendo que a primeira parcela deveria ser paga só dois anos depois de terem assumido a concessão.

Sobre esse montante diz-se que foi “um valor irrisório, considerando que em 95, último ano de operação sob controle estatal, a Rede faturou R\$47 milhões.”⁹²

Sua privatização, apesar do discurso dominante, não lhe garantiu os investimentos necessários à sua modernização operacional. Assim, a Novoeste passou a apresentar déficits operacionais. Nesta condição, em 1998, o Grupo associou-se à Ferronorte, constituindo a Ferronorte Participações S.A. (holding Ferropasa: 91% de propriedade da Ferronorte e 9% da Novoeste).

Há um entendimento de que este modal está umbilicalmente vinculado à estratégia de desenvolvimento, particularmente de Corumbá e “o grande problema” denunciado várias vezes pelo Governo Estadual ao Ministério dos Transportes é o sucateamento de sua malha, sob a concessão da Novoeste (detentora do patrimônio dos trilhos).

O Governo Estadual, inclusive, após audiência pública, defendeu a caducidade da concessão e nova licitação do trecho. Nas palavras do então governador: “Mato Grosso do Sul está em pleno processo de desenvolvimento econômico e não pode abrir mão de uma ferrovia eficiente.”⁹³ Este trecho é considerado fundamental para a viabilização do pólo minero-siderúrgico, para as termelétricas, assim como para a expansão industrial prevista, inclusive contando com a probabilidade de Corumbá ter um pólo petroquímico, em que vai produzir adubos e outros derivados de gás.

Estima-se que 700 mil dormentes estão danificados, aumentando significativamente a ocorrência de acidentes: em março de 2001, foram 27 acidentes. No interior desse quadro, o Governo Estadual pressiona para que o Governo Federal assegure o cumprimento pela Novoeste do contrato de concessão - válido por 30 anos - da antiga ferrovia. Quando assumiu o

91 Noel Group é um fundo de investimentos de Nova Iorque, associado a Edward Moyers, ex-presidente da Southern Pacific - uma das maiores ferrovias dos Estados Unidos. Os principais acionistas da Novoeste, como passou a ser chamada, eram: Noel Group Inc. (38,11%); Brasil Rail Partners Inc. (6,70%); Western Rail Investors (7,58%); Bankamerica Inter Invest Corporation (8,55%); DK Partners (0,95%) e Chemical Latin America Assoc. (30,11%).

92 “A lenta agonia da Rede Ferroviária” In: **O Progresso**. Dourados, ano 49, nº 7.756, 17.08.1999, p.8.

93 “Zeca discute 6ª feira com Ramez pólo siderúrgico e ferrovia” In : www.ms.gov.br 07.08.01.

controle deste trecho, a Novoeste se comprometeu a investir na recuperação e modernização de toda a malha.

Segundo a direção da Novoeste - controlada pela holding da Ferropasa - a empresa registra anualmente prejuízos de 5% da sua receita, principalmente em função da falta de rentabilidade do transporte de cargas. Assim, a Novoeste

“tem buscado recursos nos bancos, mas a empresa não possui lastro, ou seja, está descapitalizada. (...) só um investimento grande, pelo governo ou instituição de crédito, pode tirar a empresa das dificuldades”.⁹⁴

Tais dificuldades, segundo informa sua diretoria, começaram logo após a privatização. Naquele ano, eram transportadas 677 mil toneladas úteis de combustível, porém, o Governo Federal acabou com a exclusividade da empresa no transporte de diesel e gasolina e também eliminou o subsídio ao frete, que a União concedia. Talvez uma indagação necessária seja por que uma empresa privada moderna não prescinde de monopólio e subsídio para executar, suas operações ? Mais importante ainda, tais práticas não seriam contrárias aos atuais pressupostos liberais, defendidos abertamente pelo meio empresarial ?

Em setembro de 2000, a empresa entregou ao Ministério do Transportes um pedido de carência de 12 anos no pagamento do arrendamento. Neste período, a concessionária pretende investir cerca de R\$100 milhões na recuperação da via. O dinheiro seria emprestado pelo BNDES.

Estrategicamente, enquanto o impasse não é solucionado, a Rede Ferroviária Novoeste, atuando numa outra frente, conseguiu na justiça - por força de uma liminar, concedida em maio de 2001 - pagar apenas metade do valor anual (6 milhões de reais) correspondente ao preço de arrendamento da Malha Oeste, fazendo caução da outra parte, mas a intenção é deixar de pagar 100%. Com esse propósito, impetrou judicialmente uma ação visando à suspensão total do pagamento anual de R\$12 milhões, ao Ministério dos Transportes.

Destarte, no bojo deste processo - revisão do contrato de concessão, sucateamento e esvaziamento da ferrovia - em contrapartida à sua importância econômica, entende-se que:

“A sociedade, o meio ambiente e o próprio processo de desenvolvimento do Estado não podem continuar sendo atropelados por essa política de privatização equivocada, feita a toque de caixa, que está dilapidando um patrimônio histórico da população.”⁹⁵

94 “Governo Federal vê nova licitação como solução para ferrovia” In : www.ms.gov.br 28.05.01.

95 Vander Loubet. Secretaria de Estado da Infra-Estrutura de MS. In : www.ms.gov.br 21.06.01.

Com esses pressupostos, o governador de Mato Grosso do Sul tenta, junto ao Governo Federal viabilizar R\$ 591 milhões para a recuperação deste trecho, como se pode verificar no Quadro 09:

Quadro 09

Orçamento previsto para recuperação da Novoeste

Trecho	Orçamento em (R\$) milhões
Bauru/Três Lagoas	126
Três Lagoas/Campo Grande	150
Campo Grande/Corumbá	175
Campo Grande/Ponta Porã	115
Pátios e passagens de nível	25
Total	591

Fonte: www.ms.gov.br 28.08.01.

Tal montante seria obtido com um financiamento semelhante ao destinado para recuperar a Transnordestina, que contou com recursos do FINOR (Fundo de Investimentos do Nordeste), do Governo Federal e de empresários. Especificamente, para a Novoeste os recursos viriam das seguintes fontes, conforme demonstramos no Quadro 10:

Quadro 10

Novoeste: origem e total de investimentos previstos

(R\$ milhões)

Origem	Investimento
União	300
Novoeste	141
Mato Grosso do Sul	75
São Paulo	75
Total	591

Fonte: www.ms.gov.br 28.08.01.

No documento entregue ao então presidente Fernando Henrique Cardoso, o Governo Estadual argumenta que, desde a privatização da ferrovia, em 1996, não houve melhoria nos níveis de serviços para satisfazer a demanda de transporte. Isenta-se de julgar a origem do problema, todavia aponta que esse modal tem papel estratégico para o desenvolvimento de

Mato Grosso do Sul, fundamentalmente na operacionalização dos pólos minero-siderúrgico e petroquímico, em Corumbá, assim como para a produção estadual de grãos - hoje 70% escoada pelas rodovias a custo extremamente pesado - que “só não utilizam a ferrovia devido à questão da baixa confiabilidade deste serviço.”⁹⁶

Diante desta tentativa de revitalização da ferrovia, o então presidente Fernando Henrique Cardoso enviou o referido projeto - que lhe fora entregue pelo governador José Orcírio - para análise do BNDES e do Ministério do Desenvolvimento e Integração Regional.

O que intriga é que o investimento do concessionário (R\$ 141 milhões) está condicionado a uma negociação com o Ministério dos Transportes relativo a uma carência no pagamento do arrendamento, conforme apontamos anteriormente. Em termos exatos, desses R\$591 milhões, a Novoeste arcaria com apenas 23,85% e certamente ainda recorreria a financiamentos junto aos órgãos e fundos federais. São estas as condições em que se tem dado as “parcerias” entre o público e o privado, revelando as contradições internas próprias do moderno sistema produtor de mercadorias: como asseverou Kurz (1998), quanto mais total o mercado, mais total o *Estado*.

3.3 - O GASODUTO BOLÍVIA-BRASIL

O gasoduto Bolívia-Brasil (GASBOL) teve seu projeto efetivado em 1993, através de acordo firmando entre os governos brasileiro e boliviano para a exploração, compra e venda do gás natural boliviano pelo prazo de 20 anos. Entretanto, os entendimentos visando a uma “integração econômica” entre os dois países datam do início do século XX.

A meta para este empreendimento, inserido no “Brasil em Ação”, cuja obra foi iniciada em julho de 1997, era a implantação de 3.150 km de dutos, na forma subterrânea, sendo 557 km do lado boliviano e 2.593 km em solo brasileiro, com investimentos estimados em US\$ 2.154 bilhões sendo US\$ 1.719 bilhão relativos ao trecho brasileiro.

96 “FHC envia projeto ferroviário para análise do BNDES” In : www.ms.gov.br 28.08.01.

Quadro 11

GASBOL: fontes de recursos

RECURSOS	US\$ milhões	Percentual (%)
Financiamento	1.387	64,4
BIRD	310	14,4
IFC	126	5,8
BID	240	11,1
BEI	60	2,8
CAF	80	3,7
FINAME	285	13,3
ECAs	286	13,3
Recursos próprios	767	35,6
Petrobrás	165	7,7
Petrobrás (BNDES)	383	17,8
Sócios da TBG e GTB	219	10,1
Total	2.154	100,0 %

Fonte: “Informe infra-estrutura nº 45” www.bndes.gov.br abril/00.

Como demonstrado no Quadro 11, foram captados recursos internos, originários do BNDES e da FINAME e, externos, oriundos de agências multilaterais de crédito. Aqui deve ser notado o fato de que vários acordos para a construção deste empreendimento foram assinados e aditados, todavia a construção do GASBOL somente avançou no momento em que as empresas transnacionais se interessaram e traçaram estratégias regionais no campo da produção e distribuição para os principais mercados da América do Sul.

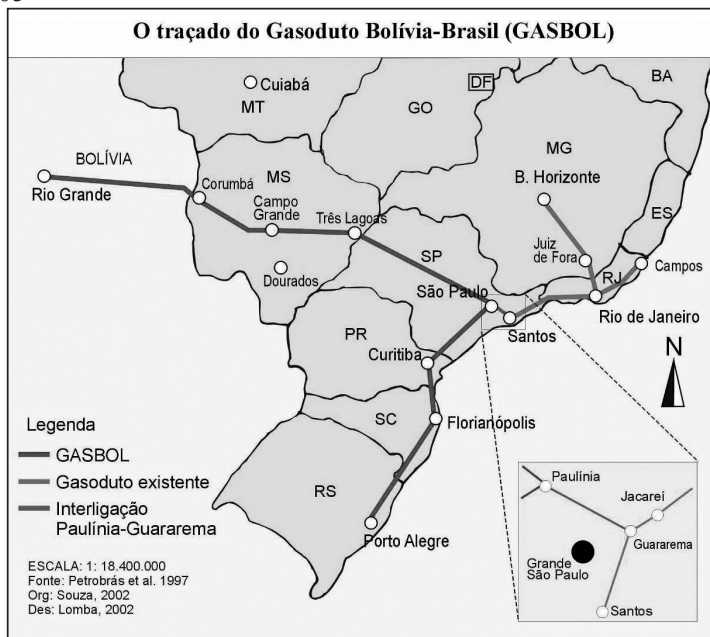
Estes vultosos investimentos, como veremos adiante, são justificados ideologicamente como indutores do desenvolvimento - agora sustentável - e pela geração de empregos. Neste caso, afirma-se que foram gerados 25 mil empregos, sendo 10 mil diretos e 15 mil indiretos.

O gasoduto inicia-se com 32 polegadas de diâmetro (=81 cm) em Rio Grande, na Bolívia, alcança a fronteira com o Brasil no Mato Grosso do Sul (Corumbá) e segue com o mesmo diâmetro até Campinas (SP). Daí, divide-se em dois ramais principais com diâmetros de 24 polegadas. O primeiro segue até Guararema (SP), onde se conecta com o sistema de gasoduto existente na região Sudeste (São Paulo/Rio de Janeiro/Belo Horizonte), e o segundo, até Porto Alegre (RS), na refinaria Alberto Pasqualini (Canoas). Esta primeira fase (até São Paulo) foi inaugurada em fevereiro de 1999, sendo que as operações comerciais tiveram início em julho de 1999, com

entregas em Guararema e na refinaria de Paulínia (REPLAN). Em 31 de março de 2000, foi inaugurada a sua segunda fase visando atender à demanda do Sul do País.

Trata-se, portanto, de um projeto estruturante com influência nos Eixos Oeste, Sul, Sudoeste e Rótula.

Mapa 05



Neste percurso em solo brasileiro, passou por 135 municípios, com capacidade de transporte de até 30 milhões de m³ por dia, tendo como agentes a Petrobrás e a iniciativa privada.

“O gasoduto (...) visa basicamente suprir a demanda industrial por um combustível limpo, e alimentar usinas termelétricas que aliviarão o sério risco de déficit de suprimento de energia elétrica previsto para os próximos anos na região Sul-Sudeste do Brasil.”⁹⁷

Participam do empreendimento o Ministério das Minas e Energia, por intermédio da Petrobrás, através de sua subsidiária, a Gaspetro, em consórcio com a BBPP Holdings (British Gas/Reino Unido; Tenneco

97 PETROBRÁS et al. nov. 1997, p.1.

Energy e El Paso/EUA); a BHP – Broken Hill Proprietary/Austrália; a YPFB - Yacimientos Petrolíferos Fiscales Bolivianos –; Enron (EUA), a Shell (EUA) e a Transredes (Fundos de Pensão Bolivianos, Eron Corporation/ EUA e Shell).

Neste novo momento histórico - “benéfico às parcerias entre público e privado” -, as políticas públicas não são mais definidas com a intermediação dos governos locais/nacionais e sim por “consórcios” transnacionais interessadas em determinados setores da economia. O GASBOL é um exemplo ímpar.

“A ampla disponibilidade de gás (...) e o grande potencial de consumo do mercado brasileiro permitem antever que o Gasoduto constituirá o elemento estruturador de um importante processo de integração energética e econômica, de importância estratégica para a Bolívia e o Brasil.” (Petrobrás et al. nov. 1997, p.1)

Inclusive, o referido documento - produzido pela Petrobrás e seus parceiros - argúi que o gasoduto “por ser um projeto de integração regional e de desenvolvimento, tem atraído a participação dos bancos multilaterais (...) no seu financiamento.” (nov. 1997, p.1).

Há, portanto, um entendimento de que o GASBOL é um indutor de desenvolvimento regional e, para o Brasil, se apresenta como:

- “Solução imediata, via UTEs a gás natural, para a grave crise de suprimento de energia elétrica, afastando riscos de racionamentos e blecautes, de altíssimo custo econômico;
- Consolidação de um modelo mais competitivo no mercado de geração de energia elétrica, com novos investidores privados;
- (...) redução do Custo Brasil;
- Efeito dinamizador (...) dos investimentos diretos na implantação do GASBOL (...);
- Criação de mercado de gás natural no Brasil (...) e;
- Oferta de uma alternativa energética limpa e econômica, que pode oferecer vantagens competitivas (qualidade a alguns segmentos industriais).”⁹⁸

Neste contexto, particularmente para o Mato Grosso do Sul:

- “Superação da restrição energética (...), que impede a ampliação de indústrias e instalação de novas e;

98 PETROBRÁS et al. nov. 1997, p.50.

- Forte efeito dinamizador da economia, face à oferta confiável de energia elétrica.” (Petrobrás, 1997, p.47)

Falando a respeito deste empreendimento, Oliveira, A. L. (1996, p.120) argumenta:

“Tendo em vista o esgotamento da capacidade do sistema elétrico de Mato Grosso do Sul e a quase total dependência de energia elétrica de outros Estados limítrofes (em torno de 95%), a concretização do gasoduto Bolívia-Brasil para a importação de gás natural representa um fator de fundamental importância para as transformações e o desenvolvimento do Estado, compatível com as questões ambientais.”

No bojo desse processo, coloca-se para o Mato Grosso do Sul a “sinergia do gasoduto com outros projetos co-localizados”, na qual aparece “uma fortíssima inter-relação de outros projetos entre si (...)”. Neste caso, tal assertiva pode ser exemplificada pela relação entre a hidrovía e o pólo siderúrgico, pois se argumenta que a desobstrução da hidrovía, assim como a redução do frete são condições indispensáveis para a segurança de um vultoso investimento em siderurgia.⁹⁹

Há um entendimento de que o gás vai servir para reestruturar o parque industrial sul-mato-grossense, introduzindo uma nova concepção de crescimento econômico. Vejamos a opinião de Ananias Figueiredo de Souza, gerente regional da TBG:¹⁰⁰ “A carência de energia geralmente espanta os investidores. Estado com auto-suficiência do produto é Estado com alto potencial de desenvolvimento.”¹⁰¹

Uma das questões que o empresariado, assim como os políticos, têm levantado em Mato Grosso do Sul é a “baixa competitividade do GN na região, como energético primário, face à penalização econômica do preço

99 PETROBRÁS et al. nov. 1977, p.28. No tocante à redução do frete, para o minério de ferro, o preço típico é de 25 dólares/tonelada; com a hidrovía atualmente se pagam 15 dólares; já para o manganês de 60 dólares/tonelada, com as melhorias na hidrovía o frete passará para 9 dólares/tonelada.

100 A TBG – Transportadora Gasoduto Bolívia-Brasil S.A – foi constituída em 18.04.1997 e está estruturada da seguinte forma: Gaspetro (51%), BBPP Holdings (29%), Transredes (12%), Enron (4%) e Shell (4%). A responsável pelo transporte do lado boliviano, GTB - Gás Transboliviano S.A – também foi constituída em 1997 e tem a seguinte composição: Transredes (51%), Shell (17%), Enron (17%), Gaspetro (9%) e BBPP Holdings (6%). A Transredes, Transporte de Hidrocarburetos S.A., é uma empresa privada boliviana, criada em maio de 1997, para operar por 40 anos o monopólio de transporte de hidrocarburetos na Bolívia. Seu capital está distribuído em partes iguais entre Shell, Enron e Fundos de Pensão Bolivianos. Por sua vez, a BBPP Holdings é uma empresa de participações cujo capital está distribuído em partes iguais entre a British Gas Americas Inc., El Paso Energy e Broken Hill Proprietary Company. “Informe infra-estrutura nº 45: Gasoduto Bolívia-Brasil” In : www.bndes.gov.br abril 2000.

101 “Folha energia” In : www.folhadopovo.com.br. 10.06.01.

único em qualquer *city-gate*.”¹⁰²

A penalização ocorre, segundo estes agentes, pelo fato de que Mato Grosso do Sul é a Unidade da Federação mais próxima da fonte produtora do gás importado, tendo em vista que o GASBOL chega ao Brasil através da cidade de Corumbá, atravessando todo o Pantanal e mais 11 municípios, totalizando 715 km de extensão em terras sul-mato-grossenses.¹⁰³

O então Presidente da FIEMS, Alfredo Fernandes, por exemplo afirma:

“Não é discutível que o gás vai aumentar a matriz energética do Estado, proporcionando a possibilidade de abertura de mais empresas. No entanto, a produção de energia proveniente do gás é três vezes mais cara que a originária das hidrelétricas e temos que prestar atenção nisso.”¹⁰⁴

Uma das soluções apresentadas pela FIEMS foi a importação de energia da termelétrica de Porto Suarez (Bolívia) - a 12 km de Corumbá -, pois “como os bolivianos obterão gás a custo mais baixo, pois não precisam fazer transporte, devem vender a energia mais barata.”¹⁰⁵

O contraditório é que, simultaneamente a euforia advinda do GASBOL e das termelétricas, surge a constatação da equalização dos preços – visto como um problema pelos empresários –. Nesse sentido, foi proposta uma emenda ao PPA que previa a destinação de R\$18 milhões para a construção de um minigasoduto, que iria abastecer o pólo minero-siderúrgico em Corumbá com gás proveniente da Bolívia. O autor da proposta, então Senador Juvêncio Fonseca (PFL/MS) justificou que, caso não seja construído este minigasoduto, o minério extraído em Corumbá será industrializado na Bolívia, onde há gás e a energia custará menos que a disponível no Brasil. No seu entendimento, “a implantação do minigasoduto era o caminho tecnicamente viável para o Estado dispor de energia barata, e em quantidade suficiente para explorar o potencial mineral”. Tal proposta, após aprovação no Congresso Nacional, foi vetada

102 PETROBRÁS et al. nov. 1997, p.50. O preço previsto é de US\$ 2,70/MMBTU e, face à menor distância de transporte, reivindica-se o preço de US\$ 1,60/MMBTU.

103 O traçado do GASBOL, em Mato Grosso do Sul, foi projetado de maneira a acompanhar a BR-262, com o propósito de evitar danos ambientais, assim como de aproximar-se ao máximo dos centros consumidores.

104 “Folha energia” In: www.folhadopovo.com.br. 10.06.01. O gás boliviano custa em dias atuais US\$ 1,66 por milhão de BTU (medida de potencial calorífero), mas chega ao Brasil por US\$ 3,20 (sem impostos) com a taxa de compressão, de US\$ 0,05, e as tarifas de transporte no GASBOL, US\$ 0,32 no trecho boliviano e US\$ 1,17 no brasileiro.

105 “FIEMS alerta para o colapso da oferta de energia no Estado” In: www.gazetamercantil.com.br/ms 17.04.01.

pelo ex-presidente Fernando Henrique Cardoso.¹⁰⁶

Com o referido veto, foi implantada pela Petrobrás uma unidade de gás natural - um ramal de 31 km de extensão até a termelétrica de Corumbá¹⁰⁷ - direto da estação medidora de Mutum (Bolívia). Assim, com saída direta - sem passar pela TBG - o gás terá o custo de US\$ 1,60 por milhão de BTU. Portanto, um preço diferenciado devido à proximidade de Corumbá com a fonte de gás.

A imprensa local também tem destacado que o preço do gás “é o grande fator limitante para que as indústrias instaladas em Mato Grosso do Sul adotem o gás natural como combustível em suas plantas industriais.”¹⁰⁸

É que os contratos firmados, entre a YPFB/Bolívia, a Petrobrás e a transportadora do lado brasileiro (TBG), foram definidos de acordo com a destinação do gás no mercado final. No caso do segmento industrial – contrato denominado *Transportation Capacity Quantity* (TCQ) - o preço é equalizado em todos os mercados, independentemente da localização da indústria consumidora. Neste sentido, com o objetivo de permitir que o gás natural se torne competitivo, a MSGÁS, assim como representantes políticos e empresariais de Mato Grosso do Sul, têm reivindicado insistentemente uma diferenciação e redução no preço do gás para os contratos TCQ (de uso industrial, residencial, automotivo e comercial). Vale dizer que o preço do transporte, a cargo da GTB/TBG é corrigido anualmente por um índice que mede a inflação dos Estados Unidos.

Em termos governamentais, justifica-se também que Mato Grosso do Sul comporta um mercado exíguo à utilização desse energético, tendo em vista sua pouca expressão industrial e mesmo a falta de tradição quanto ao uso do mesmo.

Assim contextualizadas, a dolarização da tarifa e a equalização nos preços são as desvantagens. Trata-se de uma questão econômica – no sentido de trazer vantagens comparativas para Mato Grosso do Sul – mas, principalmente, política porque implica em mudanças nos termos do contrato, assinado com todas condições estabelecidas. De qualquer modo, trata-se também de uma ação do poder público com o escopo de transformar o gás natural num referencial atrativo para Mato Grosso do Sul.

106 “FHC veta recursos para minigasoduto” In : www.correiadoestado.com.br 14.10.00.

107 O ramal terá capacidade de transportar dois milhões de metros cúbicos de gás/dia, com a usina termelétrica de Corumbá consumindo, inicialmente, 800 m³/dia. A MS-Gás estima que as indústrias Itaú Cimento e a Ferro-Ligas vão comprar cerca de 300 m³/dia de gás. “Ramal do gasoduto vai baratear preço do gás para térmica” In: www.campograndenews.com.br 26.03.02.

108 “Preço do gás limita a adesão das indústrias” In: www.correiadoestado.com.br 07.03.01.

Neste sentido, o Governo Estadual, juntamente com a Petrobrás, estuda a possibilidade de ampliação dos ramais do GASBOL para as porções Norte e Sul do seu território: “Assim fecharíamos o programa de implementação de novas alternativas de energia para o setor produtivo e acabarão, dessa forma, os problemas de privilégios a determinadas regiões. Todos os municípios terão oportunidades idênticas de desenvolvimento.”¹⁰⁹

Trata-se de uma referência explícita ao ramal de Dourados que, por ser considerado um pólo de desenvolvimento regional, também “briga” para entrar no circuito dos produtores/consumidores de gás natural. Igualmente, o Norte de Mato Grosso do Sul - com o município ainda indefinido - seria contemplado com um ramal e uma termelétrica. Aliás a Secretaria de Habitação e Infra-Estrutura já calcula que, com a entrada em operação das termelétricas de Campo Grande, Corumbá e Três Lagoas, terá que ser ampliada a cota de compra do gás boliviano para Mato Grosso do Sul, a partir de 2006.

Ainda sobre o GASBOL, uma contradição presente é aquela apontada por Kurz (1998) e Oliveira, F. (1998), quando analisam a relação *Estado/Mercado* no moderno sistema de produção de mercadorias. É que a implantação dos dutos (a parte mais onerosa deste megaprojeto), que levarão o gás natural das reservas bolivianas até as empresas distribuidoras espalhadas por sete Unidades da Federação brasileira, recairá sobre a Petrobrás, que comprará o gás da YPFB - antiga estatal boliviana que está nas mãos das norte-americanas Enron e Shell -. A contradição é que uma dessas companhias, a Shell, também atua como compradora desse mesmo gás aqui no Brasil, através Comgás – antiga distribuidora estatal paulista – hoje privatizada e sob controle desta multinacional.¹¹⁰ Assim, a Petrobrás terá que negociar tarifas com empresas que atuam nas duas pontas como duplê de fornecedores e clientes no gasoduto. Neste contexto de “parcerias”, como a Petrobrás poderá recuperar o investimento ?

Melo, L. (1997, p.103), analisando essa problemática, argúi que:

109 Vander Loubet. Secretário de Habitação e Infra-Estrutura. In : www.folhadopovo.com.br. 10.06.01.

110 Em 14 de abril de 1999, o controle acionário da Comgas foi arrematado pelo consórcio formado pela British Gas e pela Shell, por R\$1,65 bilhão. “Comgás: histórico” In: www.comgas.com.br 25.10.01. Ademais, o projeto de expansão da rede de distribuição do gás canalizado da Comgás, com investimento total de R\$ 353,7 milhões, obteve financiamento do BNDES no montante de R\$ 206,7 milhões. “BNDES aprova financiamento à Comgás para a expansão da rede de gás canalizado em São Paulo” In : www.bndes.gov.br 18.06.01.

“Parece uma contradição o governo quebrar o monopólio do petróleo de um lado - o que obriga a Petrobrás a operar no mercado em condições de competir com a iniciativa privada - e, de outro, fazer com que a empresa atue como se fosse uma estatal dos velhos tempos, que arca com o ônus das grandes obras.”

Sobre a política energética brasileira, Carvalho (2002, p.102) assevera que:

“A grande prioridade de sua política energética foi mesmo a privatização das empresas de eletricidade. Na realidade, o governo transferiu para grupos privados (em geral estrangeiros) o controle de projetos altamente lucrativos, construídos com recursos da poupança pública.”

Segundo esse mesmo autor, o setor elétrico brasileiro tem, atualmente, um potencial de faturamento da ordem de 30 bilhões de dólares ano. Ainda sobre esse processo, Carvalho (2002, p.119), conclui que, “os projetos térmicos viabilizados estão praticamente todos ancorados na ação e participação da Petrobrás que, (...) vai preenchendo a lacuna decorrente da desestruturação do setor elétrico estatal e de sua líder Eletrobrás.”

Com tais pressupostos passamos a analisar os empreendimentos termelétricos em Mato Grosso do Sul.

3.4 - AS TERMELÉTRICAS: AGRUPAMENTOS DO PROJETO GASBOL

Com um discurso sustentado nas “limitações de recursos para investimentos na manutenção dos sistemas em operação e expansão da oferta de energia”, o setor elétrico brasileiro vem passando por substanciais modificações em seu perfil de organização institucional.

A nova configuração institucional do setor elétrico reserva ao *Estado*, um papel de formulador de políticas e diretrizes, fortemente regulador e fiscalizador, e a outros agentes, principalmente privados, a operação do setor e a disputa de mercado. Assim, de acordo com a Eletrobrás, em seu último Plano Decenal de Expansão (PDE 1999/2008),

“toda a lógica de organização atual está baseada na atração de investimentos privados nacionais e internacionais para os projetos de expansão da oferta de energia e na minimização do modelo fortemente centralizado nas mãos do Estado, que, no entanto, manter-se-á no papel regulatório, através da Agência Nacional de Energia Elétrica – ANEEL, criada em 1996 (...) e da Operadora Nacional do Sistema Elétrico – ONS -, atuante desde 1998.”

Ainda de acordo com o PDE 1999/2008, há uma previsão de crescimento do consumo total de energia elétrica das concessionárias neste período, para todo o País, em torno de 4,7% ao ano. Neste quadro assim projetado, “a capacidade instalada deverá crescer dos 61,3 GW para 106,6 GW. Este cenário cria uma necessidade de novos projetos de oferta de geração da ordem de 4,33 GW por ano.”

“Assim, visando o aumento da energia, a ELETROBRÁS, com o apoio da ANEEL, instituiu o Programa Prioritário de Termelétricas, a fim de ampliar o número de empreendimentos em todo o Brasil, apoiando-se principalmente nos produtores independentes e no capital privado.”¹¹¹

O Programa Prioritário de Termelétricas (PPT) foi lançado pelo então presidente Fernando Henrique Cardoso, em 24 de fevereiro de 2000, objetivando aumentar a oferta de energia em mais de 15 mil megawatts – capacidade superior à da usina de Itaipu –, prevendo-se a implantação de 49 usinas termelétricas - sendo que 43 delas seriam alimentadas a gás natural - em 18 Unidades da Federação, até 2003. Posteriormente foram acrescidas mais 6 termelétricas, sendo uma delas a UTE de Três Lagoas, que juntamente com as UTEs de Campo Grande e Corumbá, também previstas no PPT, segundo informações oficiais, transformarão Mato Grosso do Sul de importador em exportador de energia.

O referido Plano destaca a importância, para o desafio do sistema energético, da construção de usinas termelétricas que possam, por um lado, suprir demandas localizadas e, por outro, contribuir com o sistema integrado. Tais empreendimentos permitem que se façam projeções oficiais no sentido de que a participação termelétrica na matriz energética brasileira crescerá dos 8,6% em 1998, para 19% em 2008.

Quadro 12

Previsão de crescimento da capacidade instalada (GW) por tipo de fonte geradora

TIPO	1998	2003	2008	Incremento decenal
Hidrelétrica	56,0	68,4	84,6	28,6
Termelétrica	5,3	13,8	20,0	14,7

Fonte: PDE 1999/2008 – Eletrobrás, 1999 *apud* CEPEMAR RT/005/01, s.p.

O Quadro 12 evidencia, por um lado, a permanência do predomínio da

111 CEPEMAR (janeiro de 2001, p.3).

hidreletricidade na matriz energética nacional – fato decorrente do enorme potencial brasileiro – e, por outro lado, o crescente papel a ser desempenhado pela geração térmica no planejamento setorial de expansão da oferta.

Aqui se insere uma das transformações, considerada como induzida pelo GASBOL, qual seja, a “possibilidade de disponibilizar, a curto prazo, blocos significativos de energia gerada em usinas termelétricas a GN (...)” (Petrobrás et. Al., nov. 1997, p.5)

O PPT baseou-se em estudos de demanda formulados pela Eletrobrás no âmbito do último PDE que

“apontam para um déficit energético crescente, mantidos os níveis de oferta nos patamares atuais, até o ano de 2006. (...) Tal cenário decorre simultaneamente da manutenção de taxas históricas de crescimento da demanda sempre superiores ao PIB e ao incremento de população, resultando em um aumento significativo do consumo per capita médio, e a reduções sistemáticas de investimentos públicos na implantação de novos empreendimentos e na manutenção dos existentes.”¹¹²

O parâmetro básico para se aferir o provável déficit é o consumo *per capita* médio, omitindo-se que quem efetivamente demanda maior percentual de energia é o setor industrial e não a sociedade como um todo. Apenas para exemplificar, Lamoso (2001, p.188) destaca que a Vale do Rio Doce é responsável pelo consumo de 4% do total de energia consumida no Brasil.

No interior deste processo, a bancada de Mato Grosso do Sul, no Congresso Nacional, entregou, em janeiro de 2000, um documento contendo sugestões “para um melhor aproveitamento do gás boliviano no Estado”, justificando que “a economia sul-mato-grossense está limitada basicamente ao setor agropecuário, sem infra-estrutura para expandir-se em outros setores.” De acordo com os parlamentares, a implantação das termelétricas

“acarretaria para o Estado, uma gama de fatores positivos para o desenvolvimento econômico, tais como: atração de múltiplos investimentos; maior arrecadação tributária; geração de empregos; instalação de novas indústrias, principalmente na área de mineração; criação de pólos industriais(...)”¹¹³

112 “O consumo per capita médio foi calculado em 1.900 kWh/ano no ano de 1998 e deve subir para cerca de 2.750 kWh/ano em 2008, valores ainda consideravelmente inferiores, no entanto, aos verificados nos países desenvolvidos (...)”. CEPEMAR (janeiro 2001, s.p.).

113 “Termelétricas: bancada de MS pede apoio ao governo” In: **O Progresso**, ano 49, n° 7.886, Dourados (MS), 26 jan. 2000, p.5.

Ademais, um outro aspecto importante é que o Plano Decenal da Eletrobrás, ao apontar claramente para um aumento da participação da iniciativa privada no setor elétrico brasileiro, argúi que tal fato contribuirá “para sua expansão, descentralização e diversificação.”

Parece-nos cabível uma indagação quanto à questão da descentralização: afinal, descentralizar em que sentido ? Ou mais claramente: quais empresas estão aptas a participar deste processo ? Por acaso, seriam as grandes empresas privadas brasileiras que, juntas – as 500 maiores – somaram lucros de US\$ 9 bilhões em 2000, o segundo melhor resultado dos últimos dez anos ?¹¹⁴

Dentro desta concepção privatista em que o PPT foi concebido, estima-se que deverá contar com investimentos de US\$ 8 bilhões da iniciativa privada. Portanto, trata-se de um montante considerável que por si só alija um contingente de empresas a participar do processo.

No contexto do PPT, Mato Grosso do Sul foi contemplado com duas termelétricas – Corumbá e Campo Grande¹¹⁵ - com capacidade de gerar, respectivamente, 150 megawatts e 300 megawatts, com investimentos previstos de US\$ 75 milhões, na primeira e US\$ 150 milhões, na segunda. A inclusão de Mato Grosso do Sul neste Plano teve como finalidade a prevenção contra a eventualidade de ocorrer escassez de energia.

“(…) Mato Grosso do Sul é, em âmbito nacional, um dos Estados brasileiros que mais se destaca como demandante de energia elétrica, (...). Além disso, há grandes perspectivas de aceleração do seu processo de industrialização, considerando o grande potencial existente de diversificação da base econômica. O Estado possui consideráveis reservas de minérios - 3º maior de ferro e 2º maior de manganês -, o que cria condições de desenvolvimento de pólos industriais como o minero-siderúrgico.”¹¹⁶

Ademais, a “instalação das usinas de Campo Grande e Corumbá vai possibilitar o processamento de parte dos 8,2 milhões de m³ de gás boliviano a que Mato Grosso do Sul tem direito.”¹¹⁷ Portanto, enquadraram-se como agrupamentos do projeto GASBOL.

Com o objetivo de executar os serviços de distribuição de gás canalizado em Mato Grosso do Sul, o Governo Estadual criou, em 29

114 “500 maiores empresas lucram US\$ 9 bilhões” In : www.infraestruturabrasil.gov.br 20.06.01.

115 A termelétrica de Três Lagoas foi incluída, como prioritária, pela Petrobrás, somente em junho de 2000. “Gasoduto e novo city-gate consomem US\$12 milhões” In: **Jornal do Povo**, Três Lagoas, 03.06.00, p.5.

116 CEPEMAR (Janeiro de 2001, p.4-1).

117 “Programa energético vai beneficiar o Estado” In: **O Progresso**, n° 7.912, Dourados (MS), 25.02.00 p.5.

de julho de 1998, a MSGÁS – Companhia de Gás do Estado de Mato Grosso do Sul –. Na condição de sociedade de economia mista, o Governo detém 51% das ações da empresa, enquanto os outros 49% pertencem à BR Distribuidora, uma subsidiária da Petrobrás.

Envolvida neste processo, a MSGÁS, era considerada “uma empresa sem perspectiva, uma empresa de gaveta” e Mato Grosso do Sul era apenas um local por onde passava o gasoduto, sem obter nenhum benefício dessa fonte energética. Reestruturada pelo atual governo, hoje a referida concessionária está, segundo sua direção, capacitada a ser uma das maiores nacionalmente, na comercialização do gás.

A MSGÁS – assim como suas congêneres em outras Unidades da Federação – tem um volume de gás contratado, para cuja distribuição ela é a responsável.

Quadro 13

Volumes contratados pelas companhias de distribuição de gás (MM m³/dia)

Cias./UF	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
SP	4,0	4,60	5,20	5,76	6,35	6,93	7,52	8,10	8,10
PR	X	1,00	1,0	1,20	1,30	1,45	1,60	1,75	1,90
SC	X	1,80	1,85	1,90	2,00	2,05	2,15	2,20	2,30
RS	X	1,20	1,38	1,50	1,58	1,65	1,75	1,85	1,95
MS	2,1	2,15	4,25	4,85	5,95	6,05	8,20	8,20	8,20
Total	6,10	10,75	13,68	15,21	17,18	18,13	21,22	22,10	22,45

Fonte: TBG. Folheto (1999)

A MSGÁS adquiriu, em 1999, 2,1 milhões de m³ de gás/dia e que, a partir de 2000, o volume aumenta anualmente, chegando em 2005 ao total de 8,2 milhões m³/dia, permanecendo este montante até 2007. Ademais, percebe-se também que Mato Grosso do Sul foi responsável, em 1999, por 34,4% do total do gás importado da Bolívia. Até o ano de 2004, é o segundo maior comprador de gás, ficando atrás apenas de São Paulo, que, a partir de 2005, assume a segunda colocação, ocasião em que Mato Grosso do Sul, assume o posto de maior comprador, com 38,6% do total contratado, permanecendo em primeiro lugar até 2007, quando participa com 36,5% do total adquirido, enquanto São Paulo fica com 36,1%.

Esse volume, correspondente ao contrato firmado pelo Governo, é resultado de estudo elaborado pela MSGÁS que identificou o consumo potencial de gás natural na seguinte proporção.

Quadro 14

MS : demanda potencial de gás natural (em milhões m³/dia)

Cidade	Segmento	% da demanda total	Consumo potencial
Campo Grande	Industrial	2,8	69
	Termelétrica	54,6	1.340
Corumbá	Industrial	3,2	79
	Termelétrica	26,9	660
Três Lagoas		4,7	116
Bodoquena		5,5	135
Dourados		2,3	56
TOTAL		100	2.455

Fonte: MATO GROSSO DO SUL. MSGÁS. Folheto (1999)

O Quadro 14, demonstra que as cidades de Campo Grande e Corumbá apresentavam a maior demanda de gás, sendo responsáveis pela participação de 57% e 30,1%, respectivamente, do total estimado. Obviamente, ainda era uma estimativa inicial, na qual não se previa, por exemplo, a implantação da termelétrica de Três Lagoas. De qualquer modo, é possível visualizar que o mercado potencial está representado majoritariamente pela geração de energia elétrica (termelétricas de Campo Grande e Corumbá), a qual seria responsável por 80,5% do total a ser consumido, aparecendo em segundo lugar o setor industrial com 18,3% e o residencial com apenas 0,1%.

No contrato firmado entre YPFB (antiga estatal boliviana), a Petrobrás e a TBG - transportadora do gás no lado brasileiro - denominado Capacidade Operacional de Transporte (*Transportation Capacity Option: TCO*), que corresponde ao gás destinado ao mercado das termelétricas, o preço final é diferenciado. Neste contexto, segundo a MSGÁS a tarifa para Mato Grosso do Sul é menor, comparativamente, que para as outras Unidades da Federação por onde passa o gasoduto, significando um diferencial atrativo para as empresas interessadas em investir na geração de energia elétrica.

De qualquer modo, a construção do gasoduto, representa uma mudança planejada da matriz energética brasileira, ampliando a participação do gás natural.

Em Mato Grosso do Sul, o gasoduto Bolívia-Brasil com suas respectivas termelétricas – Campo Grande, Corumbá, Três Lagoas e possivelmente Dourados - é justificado ideologicamente:

“Os efeitos do empreendimento na comunidade são altamente positivos, com a melhoria da qualidade de vida, geração de empregos diretos e indiretos durante a execução das obras, possibilidade de atração de novas indústrias e aumento da arrecadação, dentre outros”.¹¹⁸

O documento supracitado apresenta ainda as vantagens que a utilização do gás natural contempla do ponto de vista ecológico: a segurança em relação aos outros hidrocarbonetos e principalmente a “melhoria das condições de competitividade das indústrias sul-mato-grossenses com os Estados que já utilizam o gás, em preço e qualidade.”

Nesta mesma linha de raciocínio, afirma-se que o gás natural é mais econômico

“porque não necessita de transporte nem estocagem, eliminando despesas com frete e os custos associados à área física de armazenagem e à manutenção desse sistema na sua indústria, aumentando a produtividade. Há ainda aumento da vida útil dos equipamentos e uma significativa melhoria dos produtos fabricados, o que confere uma competitividade externa a diversos setores industriais.”¹¹⁹

Os órgãos financiadores do GASBOL, reconhecendo que se trata de um empreendimento desencadeador de significativas alterações ambientais – inclusive pelas características físicas particulares das áreas que percorre¹²⁰ - introduziram o conceito de Avaliação Ambiental Estratégica (AAE), que, segundo seus proponentes (1997, p.ii) “constitui um esforço pioneiro, em ambos os países, de tentar compreender esses vários processos, antecipar seus possíveis efeitos ambientais, quantificar e avaliar cenários futuros, e traçar recomendações visando uma adequada gestão ambiental.”¹²¹

Enfatiza-se a utilização do gás natural como uma necessidade:

“Produzir energia sem prejudicar o meio ambiente. Este é o desafio do novo milênio. (...) Nesse novo mundo globalizado, o homem descobriu que o planeta precisa de ajuda. (...) A solução para este problema está no fundo da terra. Gás natural, uma fonte de energia limpa.”¹²²

118 MATO GROSSO DO SUL. Companhia de Gás do Estado de. **Desenvolvimento com energia limpa**. Campo Grande : MSGÁS, s.d. s.p.

119 “Gás diminui emissão de poluentes” In : www.folhadopovo.com.br 10.06.01.

120 O GASBOL corta, no lado brasileiro, o Pantanal sul-mato-grossense, áreas remanescentes de Mata Atlântica, além da Serra de Paranapiacaba e subida dos Aparados da Serra.

121 PETROBRÁS et al. nov. 1997.

122 TermoCorumbá. (folheto, s.n.t.) Produção : AVM Multimedia.

Se, por um lado, trata-se de um novo conceito, por outro, continua inserido no contexto ideológico do desenvolvimento sustentável e, como o próprio documento admite (Petrobrás et al, nov. 1997, p.ii), “tendo como guia as especificações do Banco Mundial (...)”.

3.4.1 - A TERMELETRICA DE TRÊS LAGOAS

Com tais pressupostos, o Plano Decenal da Eletrobrás posiciona os investimentos em termelétricidade a gás natural como uma das alternativas mais indicadas, para os próximos anos no Brasil, no Mato Grosso do Sul e para o caso de Três Lagoas em especial se afirma:

“O local definido para implantação do empreendimento é estratégico, estando próximo a grandes centros industriais e fortalecendo o sistema integrado S/SE/CO, contribuindo para amenizar o quadro de déficit energético previsto para os próximos anos no País.”¹²³

Também:

“Em termos locais, a economia da região será amplamente aquecida pela viabilização da implantação de gás para o Distrito Industrial, que por sua vez funcionará como mais um atrativo à implantação de novas indústrias na região”.

Por sua vez, para Issam Fares, então prefeito de Três Lagoas: “Essa termelétrica vem consolidar o processo de desenvolvimento do Município.”¹²⁴

Fica demonstrada, mais uma vez, a importância que se dá no plano ideológico à questão da industrialização induzida, via distrito industrial. Ademais, continua presente o discurso de geração de emprego, assim como a priorização da contratação de mão-de-obra local, desde que evidentemente seja intensificada a sua qualificação.

Ademais, ainda no seu EIA (RT 005/01, s/p), argumenta-se que:

“A instalação da UTE de Três Lagoas, dará continuidade ao ciclo recente de desenvolvimento industrial ao Estado de Mato Grosso do Sul, e especificamente à região de Três Lagoas. O ciclo de industrialização recente pelo qual passa a cidade, através da vinda de empresas de diversos setores, consolidou o distrito industrial (...)”.

123 CEPEMAR (Janeiro de 2001, p.4-1).

124 “Gasoduto e novo city-gate consomem US\$ 12 milhões” In: **Jornal do Povo**. 03.06.00, p.5.

A consolidação do distrito industrial – resultado dentre outros motivos da atuação incisiva da Prefeitura Municipal de Três Lagoas, na atração de empresas –, segundo o EIA (RT 005/01, s.p), cria uma crescente demanda por serviços que precisa ser atendida a contento, inclusive como forma de atrair e manter os profissionais que passam a residir na cidade. Assim: “A construção do porto fluvial e a expansão do aeroporto regional, também sinalizam como obras importantes na consolidação de uma cidade que oferece melhores opções de serviços e de infra-estrutura”.

Nesta conjuntura, o Governo Estadual em consonância com os pressupostos do “Avança Brasil”, incluiu a construção e concessão de serviços de portos em Jupiá-Três Lagoas, na Hidrovia Paraná-Paraguai, com a seguinte justificativa:

“Em razão do grande desenvolvimento industrial da região e aumento de transporte de carga previsto para os próximos anos, a implantação de um sistema intermodal vislumbra uma significativa redução do custo de transporte, (...). Este porto promoverá o aumento das relações comerciais e a maior integração do Mercosul.”¹²⁵

Trata-se, portanto, de um “agrupamento de projetos”, com inter-relação entre a Hidrovia Tietê-Paraná, a BR 262, a Ferrovia Novoeste, contando também com a conexão com a SP 300 (Rodovia Marechal Rondon, pista dupla até a cidade de São Paulo) e a influência direta do GASBOL.

3.4.2 - UTE TRÊS LAGOAS - A CONCEPÇÃO BÁSICA DO PROJETO

A instalação da usina termelétrica na cidade de Três Lagoas tem o propósito de produzir energia elétrica a preços competitivos, viabilizando a sua venda aos Estados de Mato Grosso do Sul e de São Paulo e a todo o sistema elétrico interligado Sul/Sudeste/Centro-Oeste. O investimento previsto para a implantação do empreendimento é de cerca de duzentos e cinquenta milhões de dólares.

A área destinada à implantação é de 22 hectares e localiza-se no Distrito Industrial do município – à margem direita do Lago Souza Dias, a montante da UHE de mesmo nome (antiga Jupiá), doada ao empreendedor pela Prefeitura local.

Quanto ao empreendedor, trata-se da Petrobrás que tem 100%

125 MATO GROSSO DO SUL. ESTADO DE. Secretaria de Planejamento, maio de 1999, p.23/4.

do capital da termelétrica. A referida empresa fez sucessivas buscas de parceiras para tocar o empreendimento. Empresas multinacionais como a Flórida Power e a Tractebel receberam convite e recusaram-no. Mesmo assim, a sua “pedra fundamental” foi lançada em 08 de dezembro de 2000 - juntamente com a da termelétrica de Corumbá - tendo iniciada sua construção civil em setembro de 2001.

Trata-se de uma área intermediária entre as áreas de preservação ambiental que margeiam o rio Paraná e a BR-158. Enfatizamos que, dentre outros motivos, a escolha deste local se deu em função da proximidade com o rio, pois é necessária captação de água para resfriamento dos equipamentos.¹²⁶

Ademais, este local é considerado prioritário para a Petrobrás – próximo à usina de Jupiá – devido à possibilidade de que sejam usadas as mesmas linhas de transmissão, tanto para São Paulo quanto para o Mato Grosso do Sul.

De acordo com o item “descrição do projeto” contemplado no EIA (CEPEMAR, RT 005/01, s.p.), a UTE de Três Lagoas

“operará como uma usina de base, utilizando unicamente o gás natural como combustível, com capacidade de operação contínua, sob qualquer condição de carga. Apresentará grande flexibilidade operacional, sendo capaz de suportar condições adversas de funcionamento e de entrada em operação, desligamento controlado e diverso, como exigido pelo Operador Nacional do Sistema Elétrico.”

Neste contexto, a implantação da referida UTE se daria em duas fases: a primeira prevista para entrar em operação em setembro de 2001, com capacidade de geração de 240 MW; a segunda, gerará 360 MW e com previsão de operação em julho de 2002, em ciclo combinado.

“Serão consumidos cerca de dois milhões de metros cúbicos de gás natural por dia, fornecidos por um ramal do gasoduto Bolívia-Brasil, de 33 km de extensão, conectado à estação de distribuição (city gate) de Três Lagoas, implantado pela (...) MSGás.”

Como já dito, sua construção civil - num canteiro de obras de 22

126 Segundo Paulo Guedes, da Secretaria Municipal de Obras – Três Lagoas – a mesma água, cuja demanda total está estimada em 625 mil l/h, será tratada e retornará ao rio sem resíduos. In: www.correiodoestado.com.br 26.11.00. De acordo com o RIMA (RT 009/01, 2001, p.78): “Devido ao significativo volume de efluente gerado, este impacto foi considerado negativo direto, permanente, de média intensidade e extensão regional, abrangendo toda a área de influência direta (lago da UHE Souza Dias).”

hectares e a 700 metros do rio Paraná - teve início em setembro de 2001, com um ano de atraso, começou a operar sua primeira turbina em junho de 2002, produzindo 70 MW de energia. A Petrobrás estimava que em setembro de 2002 as quatro turbinas previstas estivessem gerando 240 MW, numa primeira fase; e, em março de 2004 deveria operar a pleno vapor e gerar a sua capacidade máxima, 360 MW.¹²⁷ Todavia, na inauguração oficial em abril de 2004 – contando com a presença do Presidente Luís Inácio Lula da Silva - estava gerando apenas 240 MW.

Construída com investimentos da Petrobrás no total de R\$ 500 milhões, a Usina de Três Lagoas, foi a quinta termelétrica a utilizar gás boliviano e na primeira etapa vai operar em ciclo simples, que quando levado à plena carga terá potência suficiente para o consumo de uma cidade de 1 milhão de habitantes. A operação consumirá cerca de 2 milhões de metros cúbicos de gás natural por dia, distribuídos por meio de um ramal da MSGás com 33 quilômetros de extensão, para ligação da usina ao gasoduto Bolívia-Brasil.

O referido ramal de distribuição, cujo edital de licitação foi lançado pelo governador em 6 de março de 2001, na verdade terá 40 km de extensão e fornecerá gás aos estabelecimentos industriais e para a Termelétrica de Três Lagoas, estando orçado em R\$ 17 milhões, bancados por empréstimo junto à Petrobrás. Sua execução foi concluída no segundo semestre de 2002.

3.4.3 – A TERMELÉTRICA DE CORUMBÁ

Dentre as 49 usinas relacionadas no PPT, consta a Usina Termelétrica de Corumbá - estrategicamente próxima ao terminal do GASBOL - projetada para atender à demanda de energia do mercado consumidor da cidade de Corumbá e da região Centro-Oeste. O investimento previsto para sua implantação está estimado em cerca de US\$ 75 milhões de dólares.

“Termo Corumbá” é a empresa criada a partir da associação da Petrobrás com a multinacional Duke Energy, que comprará 700 mil m³/gás/dia para alimentar a usina de 88 MW. O ramal de distribuição terá 32 km de dutos para distribuir o gás a duas indústrias e à termelétrica e está orçado em R\$ 17 milhões, também bancados por um empréstimo da Petrobrás.

O local escolhido para a implantação da usina na cidade de Corumbá

127 “UTE de Três Lagoas aciona primeira turbina em junho de 2002” In : www.ms.gov.br 21.11.01.

apresentou, segundo seu Estudo de Impacto Ambiental (2001, p.1), os seguintes aspectos:

- “disponibilidade de combustível e suprimento garantido;
- proximidade ao sistema de distribuição de energia elétrica;
- existência de fonte de água adequada;
- facilidade dos meios de acesso a usina (rodoviário);
- área não sujeita à inundação;
- área prevista situa-se em distrito industrial, estando de acordo com o
- padrão de uso e ocupação do solo; e
- infra-estrutura urbana próxima.”¹²⁸

Com tais pressupostos, a referida usina será implantada num terreno de 7 hectares,¹²⁹ localizados no Distrito Industrial de Corumbá, sendo que a planta industrial deverá ocupar uma área de aproximadamente 3 hectares. Aqui, torna-se necessário acrescentar que as demais opções locais apresentam, com relação à cidade de Corumbá, a seguinte configuração: ao norte, o obstáculo é o rio Paraguai; a oeste, a Bolívia; a leste, a cidade de Ladário. Portanto, a opção recai sobre a área ao sul da cidade de Corumbá, onde, como já dito, está instalado o distrito industrial.

Falando a respeito da localização das termelétricas em Mato Grosso do Sul, Delcídio Gomes do Amaral - na época, diretor da área de gás da Petrobrás, hoje Senador (PT/MS) - afirmou: “Procuramos selecionar os terrenos para construção das usinas em locais próximos aos núcleos industriais das cidades.”¹³⁰

Esta área - a do distrito industrial - foi adquirida em 1992 pela CODEMS, através de decreto de desapropriação assinado pelo então Governador Pedrossian, mas até os dias que correm os antigos proprietários ajuízam no fórum de Corumbá uma ação de indenização por não concordarem com os valores recebidos. Um outro conflito nesta área é a presença de posseiros sem-teto, que, desde 1998, a ocupam tendo-a, inclusive, denominado de bairro Nova Aliança.

As justificativas para sua implantação, como já salientamos para o caso da UTE Três Lagoas, estão no fato de que Mato Grosso do Sul é uma das Unidades da Federação que mais se destaca como demandante de energia, chegando a ter mais de 90% de suas necessidades atendidas por

128 HABTEC Engenharia Ambiental. **Usina termelétrica de Corumbá: estudo de impacto ambiental.** S.n.t

129 “Termelétrica já conta com terreno próprio” In : www.ms.gov.br 25.11.00.

130 “Folha energia” In : www.folhadopovo.com.br. Suplemento, 10.06.01.

energia importada de outras partes do País, em anos recentes. Ademais, há grandes perspectivas de aceleração do seu processo de industrialização.

“As indústrias de Corumbá, como a Companhia Paulista de Ferro Ligas, não tem como ampliar suas atividades, se não houver crescimento na oferta de energia,” afirma o Presidente da FIEMS.¹³¹ A referida empresa, arrendada pela Companhia Vale do Rio Doce através da Urucum Mineração, produziu no primeiro semestre de 2001 um montante de 1,7 mil toneladas/mês de liga de ferro-sílico-manganês (material usado para fabricação de aço no Brasil (30%) e na Argentina (70%, via hidrovias Paraguai-Paraná), consumindo 7 milhões de KW/mês¹³² e apresentou proposta de ampliação - ao Governo Estadual - das atividades, através de mais dois novos fornos, no valor de US\$ 30 milhões, pedindo isenção e incentivos fiscais.¹³³

Esta ampliação foi concebida como a primeira unidade de redução do pólo minero-siderúrgico de Corumbá e foi decidida em reunião na Governadoria, na qual participaram todos os signatários do “protocolo de intenções” de dezembro de 2000.

Neste sentido, são veiculadas notícias de que a “TermoCorumbá”, assim como a termelétrica de Puerto Suarez (Bolívia), produzirão energia para atender principalmente às indústrias de Corumbá. A previsão é de que as duas usinas entrem simultaneamente em operação, até pelo fato de pertencerem ao mesmo consórcio. Em funcionamento serão interligadas por uma linha de transmissão em 138 KV, que entrará no sistema nacional de energia através do linhão Corumbá-Campo Grande.¹³⁴ Todavia, alerta-se que vai entrar no sistema brasileiro, obedecendo os preços de mercado, mas a tendência e o objetivo é atender a própria região dentro das regras comerciais.

Assim, analisando as perspectivas de aceleração do processo de industrialização estadual, Guilherme Vaz do Couto, assistente da direção da Petrobrás, afirmou que “a energia elétrica, o gás natural, os recursos naturais e a infra-estrutura de transporte vão atrair investimentos e mudarão os cenários econômico e social de toda a região.”¹³⁵

Com relação ao potencial de exploração mineral, Mato Grosso do

131 “Fiems alerta para o colapso de energia no Estado” In : www.gazetamercantil.com.br/ms 17.04.01.

132 Trata-se do maior consumidor de energia elétrica em Mato Grosso do Sul.

133 “Ferro Ligas vai ampliar capacidade de produção em Corumbá” In : www.ms.gov.br 26.12.00. As medidas de racionamento energético adotado pelo Governo Federal poderão afetar esta meta. “Ferro Ligas reduzirá 29% da produção para siderúrgicas” In : www.gazetamercantil.com.br/ms 05.06.01.

134 “UTE Corumbá começa a operar em janeiro de 2003” In : www.ms.gov.br 17.04.02.

135 “Pólo minero-siderúrgico vai absorver US\$ 500 milhões a curto prazo” In : www.ms.gov.br 21.11.00.

Sul abriga as maiores reservas de manganês do mundo ocidental e metade das reservas brasileiras do metal (7 milhões de toneladas). O manganês é destinado à exportação, cujo principal destino é o porto de Santos, através da Ferrovia Novoeeste. Corumbá apresenta a terceira reserva de ferro do País (621 milhões de toneladas), pouco explorada, mas cuja produção vem sendo exportada em estado bruto, principalmente para a Argentina, através da hidrovia do Paraguai. Também a Serra da Bodoquena, nesta mesma Unidade da Federação, concentra importantes jazidas de calcário (16 bilhões de toneladas) e mármore (51 milhões de toneladas).¹³⁶

Como a instalação deste pólo demandaria maior consumo de energia, segundo o EIA (2001, p.1),

“os impactos positivos de maior relevância consistirão no aumento da confiabilidade de suprimento e da melhoria da qualidade de energia elétrica da região de Corumbá, que passa da condição de importadora à de exportadora de energia.”

Neste contexto, se conclui no EIA (2001, p.1) que

“a operação da UTE Corumbá, devido principalmente às particularidades socioeconômicas regionais, irá contribuir de forma efetiva para a dinamização da economia da região e para a melhoria do sistema elétrico existente.”

O lançamento da “pedra fundamental” desta UTE – em 08 de dezembro de 2000 – foi objeto de extensa festividade, contando inclusive com a presença do Presidente da República e com a divulgação de notícia de que os atos administrativos significavam para Corumbá investimentos de US\$340 milhões – as termelétricas e o protocolo de intenções para a criação do complexo minero-siderúrgico – e que a instalação total desse complexo permitiria prever “a geração de 4 mil empregos na região. Somente as unidades industriais, quando estiverem em operação, vão gerar 1,5 mil empregos diretos e indiretos (...) sendo que essas vagas poderão ser preenchidas com profissionais recrutados na própria região.”¹³⁷

O projeto prevê a instalação de duas termelétricas – uma em Corumbá e a outra em Puerto Suarez, na Bolívia – de 88 megawatts cada uma, além de uma usina de redução direta de minério de ferro com capacidade de

136 Consórcio Brasileira (1998b, p.7).

137 “FHC lança hoje investimentos de US\$ 340 milhões em Corumbá” In: **Correio do Estado**. Nº 14.302, ano 47, Campo Grande, 08 dez. 2000, p. 5.

produção de 600 mil toneladas/ano de ferro-esponja e uma usina siderúrgica para produção de 500 mil toneladas/ano de produtos de aço. Para o caso da Usina que se projeta construir em Corumbá, a capacidade de geração não conseguiria ser absorvida pelo parque industrial hoje instalado no referido município.¹³⁸ Todavia, “com a instalação do pólo siderúrgico esse potencial energético seria absorvido.”¹³⁹

O projeto de instalação deste “pólo” tem a adesão da Prefeitura de Corumbá, da MSGÁS, da Petrobrás, da Companhia Vale do Rio Doce,¹⁴⁰ da Companhia Siderúrgica Belgo-Mineira¹⁴¹ e da Mineração Corumbaense,¹⁴² subsidiária da Rio Tinto do Brasil, multinacional inglesa.¹⁴³ As duas últimas serão sócias na usina de redução direta, fornecendo minério de ferro para a siderúrgica, que será implantada e operada pela Belgo. Na usina de redução e na siderúrgica serão empregados em torno de US\$250 milhões.

O Presidente da Belgo-Mineira, Antonio José Polanczyk – presente no evento – afirmou que a previsão de crescimento sustentado para a economia brasileira nos próximos anos justifica a construção de uma nova siderúrgica pela empresa.¹⁴⁴ Por sua vez, o seu vice-presidente Cyro Cunha Melo, ao analisar as perspectivas para Mato Grosso do Sul, foi mais enfático: “Achamos que existe mercado, projetando um crescimento contínuo.”¹⁴⁵

Propositadamente, destacamos o lucro que tais empresas mineradoras obtiveram num passado recente para demonstrar, conforme apontado por Lamoso (2001, p.75) que a tendência da atividade da exploração do minério de ferro “é a concentração através de fusões e aquisições, é o caminho do oligopólio. A própria organização do setor em escala internacional tem mostrado essa perspectiva.”

No total, o projeto do pólo siderúrgico – que é na verdade o

138 Corumbá consome em dias atuais cerca de 33 MW. Portanto, a térmica vai gerar energia quase três vezes superior à demanda corumbaense. “Térmica de Corumbá vai exportar energia e expandir indústria” In: www.ms.gov.br 12.12.00.

139 “Programa energético vai beneficiar o Estado” In: **O Progresso**. nº 7.912, Dourados, 25 fev. 2000, p.5.

140 A CVRD, uma das maiores mineradoras do mundo, anunciou que obteve lucro de US\$ 611,1 milhões, no primeiro semestre de 2000. “CRVD lucra R\$ 1,1 bilhão” In : www.infraestruturabrasil.gov.br 07.08.00.

141 A Belgo-Mineira, uma das maiores fabricantes de aços longos do Brasil, obteve um lucro líquido de US\$ 287 milhões em 2000. “Belgo Mineira lucra US\$ 287 milhões” In: www.infraestruturabrasil.gov.br 05.02.01.

142 A Mineração Corumbaense atua em solo sul-mato-grossense desde 1991 e extrai atualmente 700 mil/ton./ano de minério de ferro. Sua capacidade corresponde a 1,5 milhão de t./ano. “Rio Tinto quer ampliar investimentos em Mato Grosso do Sul” In : www.ms.gov.br 12.12.00.

143 O lucro da Rio Tinto em 2000 foi de US\$ 1,43 bilhão, contra um ganho de US\$ 1,28 bilhão em 1999. “Rio Tinto e Alcan aumentam produção” In : www.infraestruturabrasil.gov.br 25.01.01.

144 “Usina aproveitará reservas de minério de ferro da região” In : www.ms.gov.br 05.12.00.

145 “Belgo destaca potencial econômico de MS e do Centro-Oeste” In : www.ms.gov.br 12.12.00.

empreendimento da Belgo - prevê o consumo de 1 milhão de m³/dia de gás, que deverá ser fornecido pela termelétrica de Corumbá.

“O complexo industrial de Corumbá é resultado da união do setor privado e estatal, em parceria com o Governo de Mato Grosso do Sul e a Prefeitura de Corumbá. O apoio esperado pela iniciativa privada, de ambos os governos, é em incentivos fiscais.”

O então presidente Fernando Henrique ao discursar durante o evento afirmou que:

“Hoje nós estamos dando os primeiros passos fundamentais para que não venha faltar energia. É isso que faz com que esse sonho vire realidade. (...) O povo de Mato Grosso do Sul, o povo do Pantanal, queria e precisava que houvesse um pólo siderúrgico, e vai ser um pólo siderúrgico. (...) O que nós estamos fazendo no Avança Brasil, a não ser plantando um novo Brasil ? (...) é um novo Brasil. E esse novo Brasil depende desse espírito também novo, dessas parcerias também novas.”¹⁴⁶

Evidentemente, tal projeto - inicialmente, previsto para operar em outubro de 2001¹⁴⁷ - se reveste de significado ideológico. Neste sentido, enquanto os técnicos faziam a vistoria da área destinada à instalação da “TermoCorumbá”, um grupo de trabalhadores, desempregados, permaneceu do lado de fora do terreno, acompanhando o trabalho na expectativa de conseguir um emprego.¹⁴⁸

Como afirma Kurz (1998, p.156), do ponto de vista do mercado é “natural a força de trabalho pôr-se à inteira disposição dos lucros; quem não tem ‘trabalho’ deve implorar de joelhos para obtê-lo.”

Análise semelhante encontramos no “Manifesto contra o trabalho”:

“Todos têm, de alguma maneira, que mandar brasa, mesmo que brasa não haja mais, e todos têm, “de alguma maneira, que pôr mãos à obra com todo vigor, mesmo que não haja nenhuma obra a ser feita, ou somente obras sem sentido. As entrelinhas dessa mensagem infeliz deixam muito claro: quem, apesar disso, não desfruta da misericórdia do deus-trabalho, é por si mesmo culpado e pode ser excluído, ou até mesmo descartado, com boa consciência.”¹⁴⁹

146 “Releia o discurso improvisado de FHC em Corumbá” In : www.ms.gov.br 12.12.00.

147 “Empresa canadense confirma participação em Corumbá” In: www.ms.gov.br 22.11.00.

148 Segundo um jornal de circulação estadual, para Amarildo Martins, 36 anos, desempregado, “trabalhar na obra pode ser a grande oportunidade para ele mudar de vida.” Em suas próprias palavras: *Se der certo e eu conseguir uma vaga, quero me qualificar para continuar trabalhando nas outras obras que devem vir para Corumbá. É minha chance de crescer profissionalmente.* “Obra da usina de Corumbá é esperança de obter trabalho” In : www.correiodoestado.com.br 20.04.01.

149 Grupo Krisis (mimeo, 1999).

Ao discorrer sobre quando e em que contexto nasceu, em termos históricos, o conceito abstrato e geral da atividade social e econômica (trabalho) e ao referir-se ao que denominou “o desfecho do masoquismo histórico”, Kurz (1998, p.276) afirma que “os homens habituaram-se a imolar suas vidas no altar do ‘trabalho’ e a tomar como felicidade submeter-se a um ‘emprego’ determinado por outrem.”

Concordamos com o referido autor (1998, p.340), quando este apropriadamente afirma que

“Em vez de contribuir com uma minguada esmola conceitual para o miserável debate, que nos corta o coração sobre a geração de empregos, é preciso atacar pela raiz o sistema de empregos, isto é, a transformação de trabalho em dinheiro.”

Ainda como discurso ideológico argumenta-se que:

“A instalação de um pólo siderúrgico provocará repercussão econômica e social não só no município de Corumbá, mas também em toda a região Centro-Oeste (...).

A logística para o empreendimento é favorável, principalmente devido à proximidade com a Hidrovia Paraguai/Paraná, que permite o transporte fluvial (...) com o restante do mundo. A região conta ainda com a Ferrovia Novoeste que liga Corumbá a Bauru e ao Porto de Santos.”¹⁵⁰

A partir de sua implantação, estima-se que a agregação de valores pode chegar a US\$500,00 por tonelada de minério de ferro. Hoje o produto, em seu estado bruto, é exportado pela hidrovia Paraguai-Paraná a cerca de US\$24 a tonelada. Trata-se, presentemente de uma das ações consideradas – pelo Governo Estadual – estratégicas, no sentido de processar a matéria-prima, internamente, atraindo novas indústrias do setor siderúrgico.

De qualquer modo, é salutar resgatar a história do processo. No caso da instalação do pólo minero-siderúrgico em Corumbá, há que se afirmar que tal projeto vem sendo gestado desde os anos de 1960, quando foi idealizada a criação da Companhia Siderúrgica Mato-Grossense. Posteriormente, em meados dos anos de 1970, mais especificamente no bojo do PRODEPAN, destinaram-se US\$ 689 mil para o seu estudo de viabilidade técnico-econômica. Segundo Abreu (2001, p.120),

150 “Retomada de Corumbá” In: **Correio do Estado**. Nº 14.302, Campo Grande/MS, 08 dez. 2000, p.5a.

“(...) eram dois programas, o de produção de ferro-esponja em Corumbá, cujos estudos foram concluídos e a produção considerada viável, desde que se pudesse aproveitar o gás natural da Bolívia como elemento redutor de custo e o estudo (...) para exportação do minério de ferro de Corumbá, para o qual foi planejada a ligação ferroviária Corumbá/sul de Mato Grosso/porto Paranaguá, através da EFNOB (...).” [Estrada de Ferro Noroeste do Brasil]

Posteriormente, em meados da década de 80, dentre as proposições de Mato Grosso do Sul (Governo Wilson Martins) ao Governo da Nova República, novamente reaparece o projeto de implantação deste pólo em Corumbá, “havendo ainda a necessidade de apoio federal para a sua implementação.”¹⁵¹

Assim, trata-se de um projeto que esteve inserido nos propósitos do Governo Estadual e da SUDECO e, portanto, com sustentação teórica baseada nos pólos de desenvolvimento. Tal fato corrobora a assertiva de que, em termos de conteúdos e objetivos, não há mudanças significativas entre a política dos pólos e a dos eixos atualmente em curso.

Enfim, sobre a sua implantação, as empresas signatárias do protocolo de dezembro de 2000 confirmaram que começariam a implantar a sua primeira unidade até o final de setembro de 2001. Segundo Vander Loubet – então Secretário de Estado da Infra-Estrutura -, “as companhias siderúrgicas dependem do teste de qualidade do minério de ferro e do manganês, que será feito na Argentina, para definirem qual a tecnologia a ser adotada no processo de beneficiamento.”

“O pólo minero-siderúrgico terá três etapas de implantação. Na primeira, será instalada a unidade de ferro liga. Em seguida, a unidade de redução direta, com a produção de esponjas de aço e, finalmente, a unidade aciária, para produção de vergalhões, que serão escoados para São Paulo, através da ferrovia, e exportados para os países do Mercosul por intermédio da hidrovía”.¹⁵²

O editorial de um importante jornal, de circulação estadual intitulou-se “a retomada de Corumbá” e afirma que se trata de uma data em que todas as atenções da sociedade sul-mato-grossense estarão voltadas para Corumbá, porque as solenidades de lançamento das obras,

151 “Um pólo siderúrgico, bem como a exploração das jazidas minerais de ferro, manganês e calcário aí existentes em abundância, reservam para a região, (...) um futuro promissor.” MATO GROSSO DO SUL. Secretaria de Planejamento e Coordenação Geral (1985, p.80).

152 “Pólo minero-siderúrgico começa a ser implantado em setembro” In: www.ms.gov.br 14.08.01.

“representam muito mais do que um ato simbólico de coroamento de décadas de expectativa, mas a representação histórica do início de um profundo processo de transformação socioeconômica. (...) Os indicativos seguros levam a acreditar que, mais uma vez, o município vivera fase de apogeu, até porque, pela sua posição geográfica e condição estratégica, será uma questão de tempo. E o novo tempo será o da retomada de Corumbá.”¹⁵³

No caso de Corumbá, essa euforia, além de todos empreendimentos mencionados, há que se considerar também a ampliação do aeroporto internacional: ampliação da pista dos antigos 1.660 metros para 2.000 metros de comprimento e também um alargamento de 30 para 45 metros, o suficiente para receber aviões de médio porte e com capacidade para até 250 passageiros. Igualmente foi reformado e ampliado o saguão reservado aos passageiros. A obra, com recursos da INFRAERO (Empresa de Infra-Estrutura Aeroportuária), consumiu R\$15 milhões tendo sido inaugurada em 27 de novembro de 2001.

Por fim, vale acrescentar que no segundo semestre de 2002, informações governamentais davam conta de que a termelétrica de Corumbá começaria a operar em janeiro de 2003.¹⁵⁴ E mais, “a concessão da licença ambiental foi o empecilho”: esta é a idéia veiculada pelos técnicos, executivos e pela mídia.¹⁵⁵ Nessa conjuntura, em 06 de março de 2002, autorização ambiental para o início das obras da termelétrica de Corumbá foi entregue pelo Ibama ao então governador de Mato Grosso do Sul.

Já obtida a licença ambiental a Duke Energy desistiu do projeto. Desconhecemos a razões dessa atitude, todavia, somos levados a crer que a ausência de parceiros públicos e dos generosos financiamentos do BNDES tiveram uma certa influência nessa desistência que, acabou paralisando o projeto.

Tal paralisação fez com o Grupo EBX, do empresário Eike Batista e sede no Rio de Janeiro, assumisse o projeto, agora denominado “Usina Termelétrica TERMOPANTANAL”. Está deveria ser instalada no mesmo terreno do distrito industrial, a quatro quilômetros do centro de Corumbá. A EBX pretende investir em plantas siderúrgicas em Puerto Suárez, na Bolívia e em Corumbá.

A EBX será a primeira empresa a produzir ferro-gusa na fronteira de Corumbá, dando impulso ao pólo minero-siderúrgico. O propósito é

153 **Correio do Estado**. Nº 14.302, 08 dez. 2000, p. 2a.

154 “Política industrial de MS viabilizou a UTE de Corumbá” In: www.ms.gov.br 18.04.02.

155 “Ramal de distribuição do gás boliviano custará R\$ 46,5 milhões” In: www.gazetamercantil.com.br/ms 06.06.01.

usar gás natural comprado mais barato na Bolívia para gerar energia e impulsionar projetos industriais na região, tendo como matéria-prima o próprio gás (para uma indústria de plásticos) e minério de ferro

A novidade agora é que o projeto é da Petrobras em parceria com a MPX (do Grupo EBX), sendo que a boliviana CRE também é parceira. A Cooperativa de Eletrificação Rural da Bolívia (CRE), reúne milhares de cooperados da região de Santa Cruz de La Sierra.

Ademais, a MPX esperava reaproveitar licença obtida pela Duke Energy, mas não foi possível. Havia então expectativa de obter a licença em janeiro de 2005, todavia, o Ibama concedeu o licenciamento prévio em 12 de setembro de 2005, em Brasília. Foi pouco menos de um mês após a audiência pública onde foram debatidos os relatórios, em 12 de agosto, em Corumbá. Na ocasião não faltou polêmica, advinda da preocupação com a possibilidade de danos ambientais ao Pantanal - um patrimônio da humanidade.

Enfim, apesar dos agravantes ambientais, prevê-se a geração de 88 MW no Brasil e 88 MW na Bolívia - o que é suficiente para atender a atual demanda da fronteira e também dos pólos gasquímico e minero-siderúrgico. O investimento total previsto é de US\$ 105 milhões.

A previsão era de que os investidores comesçassem as obras de construção da térmica no início de 2006, visando a ativação da primeira turbina em novembro de 2007. Tal fato, ainda não se concretizou.

3.4.4 - AS TERMELÉTRICAS DE CAMPO GRANDE

No bojo deste processo de mudança da matriz energética, a cidade de Campo Grande ocupa um papel singular. Nela, foram previstos dois empreendimentos: a reversão do processo de produção de energia elétrica na Termelétrica William Arjona e a construção da Termelétrica Campo Grande.



Usina Termelétrica William Arjona. Foto: Souza, 2001.

A Usina William Arjona,¹⁵⁶ em operação desde abril de 1999, produziu energia elétrica - somente no horário de ponta - com o uso de óleo diesel até maio de 2001, quando passou a usar o gás natural - 24 horas, ao preço de US\$ 2,475 MMBtu, líquido de imposto -¹⁵⁷ nos seus dois primeiros módulos com capacidade para produzir 40 megawatts de energia, cada um.

A referida usina foi a primeira do País a utilizar o produto boliviano na geração de energia e a primeira do Programa Prioritário de Termelétricidade (PPT), do Governo Federal. Exigiu investimentos iniciais de US\$ 50 milhões, tendo sido inaugurada em 28 de junho de 2001, com a presença do Presidente da República, permitindo a entrada efetiva de Mato Grosso do Sul no mercado consumidor de gás natural. Consumia 520 mil m³/dia de gás para produzir 80 MW de energia. Em setembro de 2001, ampliou sua produção para 120 MW,¹⁵⁸ com a entrada em operação de um terceiro

156 A termelétrica de Campo Grande recebeu o nome de William Arjona em homenagem ao engenheiro do grupo belga Tractebel, que morreu na queda do avião da TAM, no dia 31 de outubro de 1996.

157 Essa tarifa de comercialização foi definida em decreto baixado pelo governador Zeca e segue orientação do Ministério das Minas e Energia. O diretor comercial da MSGÁS – Joaquim Gabriel Chaves de Melo explicou que os contratos têm particularidades segundo o porte do cliente, neste caso uma termelétrica. Haverá diferenças no acordo a ser firmado com as indústrias, que serão futuras consumidoras do gás natural em volume menor. “Risco de racionamento continua, mesmo com nova térmica na capital” In: www.gazetamercantil.com.br/ms 26/7.05.01. De qualquer modo a utilização do diesel representava um custo três vezes maior na geração de energia.

158 Essa produção é equivalente a 1/5 da demanda de energia elétrica de MS, calculada em dias atuais

módulo - com investimentos de mais US\$40 milhões e consumindo, agora, 870 mil m³/dia gás. Os seus executivos (Grupo Tractebel) trabalham com a previsão de instalar mais duas turbinas, até junho de 2002, quando a Arjona completaria cinco módulos de 40 MW, cada.¹⁵⁹ A ANEEL já autorizou – em novembro de 2001 - a referida ampliação que, exigirá investimentos de R\$76,7 milhões (US\$44 milhões), sendo R\$40 milhões oriundos do Fundo Constitucional do Centro-Oeste.

A potência atualmente instalada deste complexo significa 20% da demanda de energia de Mato Grosso do Sul - calculada em 600 MW e importada (92%) de outros sistemas, principalmente do Sul do País - será disponibilizada pela Enersul em todo o sistema administrado pela referida empresa.¹⁶⁰ Todavia, vale lembrar que a energia gerada na usina não abastece diretamente o sistema elétrico sul-mato-grossense, já que, ao entrar na rede, é comandada pelo Operador Nacional do Sistema (ONS), que enviará a energia de acordo com as necessidades de cada localidade.¹⁶¹

As obras do complexo, a 9 km do gasoduto,¹⁶² foram iniciadas em julho de 1998 pela Empresa Energética de Mato Grosso do Sul (Enersul),¹⁶³ privatizada em novembro de 1997 e vendida a Centrais Geradoras do Sul do Brasil (Gerasul), em dezembro de 1999.

A Gerasul surgiu a partir da privatização da Eletrosul, ocorrida em setembro de 1998, e é controlada pelo grupo belga Tractebel, sediado em Florianópolis, mas presente em mais de 100 países. Portanto, parece que os princípios da diversificação e da descentralização presentes enquanto teoria no programa de termoelectricidade do Governo Federal estão ausentes, na prática. Melhor, na mudança planejada da matriz energética brasileira.

em cerca de 600 MW, referente a aproximadamente 550 mil consumidores, sendo 448,8 mil residenciais, 47,3 mil comerciais, 34 mil rurais, 4,7 mil industriais e outros 6 mil de naturezas diversas.

159 “Gerasul planeja instalar mais duas turbinas em Arjona” In: www.ms.gov.br 28.06.01

160 “Térmica Arjona vai produzir 20% da energia consumida no MS” In: www.ms.gov.br 28.06.01.

161 “Usina já está gerando 120 MW” In: www.correiadoestado.com.br 04.09.01.

162 “Ramal do gasoduto até a usina custou R\$ 4,2 milhões” In: www.campograndenews.com.br 16.04.02.

163 *O empreendimento ocupa uma área de 164 mil m² na saída para Sidrolândia, que é um local estratégico para a utilização do gasoduto Bolívia-Brasil, próximo ao núcleo industrial, principal consumidor de Mato Grosso do Sul. “Enersul inaugura a termelétrica hoje” In: O Progresso. Dourados, nº 7.653, 16.04.99, p.8.*



Solenidade de inauguração da Usina William Arjona.

Foto: www.apn.ms.gov.br

A inauguração da usina termelétrica William Arjona foi vista da seguinte forma, pelo Governo Estadual:

“É só o começo de um processo que, a curto prazo vai levar nosso Estado, à independência energética. Nos últimos dois anos, o Governo Popular incentivou e autorizou a ampliação e instalação de mais de 120 indústrias, gerando dez mil novos empregos. (...) É a energia que faltava para o nosso desenvolvimento.”¹⁶⁴

Quanto à distribuição do gás boliviano, a MSGÁS é a responsável pela administração do investimento e controla a gestão do gás. Assim, visando operacionalizar os ramais de distribuição, foi feita uma licitação em 06 de março de 2001 - para construção de 120,5 km de dutos - para suprir as indústrias e a área urbana de Campo Grande e para as termelétricas de Corumbá e Três Lagoas, com orçamento previsto de R\$ 46,5 milhões (US\$ 21 milhões).

Tais recursos são oriundos de um contrato mútuo firmado entre a concessionária estadual e a Petrobrás, cuja subsidiária é a BR Distribuidora - dona de 49% das ações da MSGÁS - : o valor será repassado à Petrobrás assim que o gás natural estiver sendo comercializado pela empresa.¹⁶⁵

¹⁶⁴ “Você está acompanhando uma grande mudança no cenário sul-mato-grossense” In: **Diário do MS**. Dourados, Nº 2.112, 30.08.01, p.5.

¹⁶⁵ “Definida empresa que vai construir ramais de gás” In: www.correiadoestado.com.br.

Em Campo Grande, a obra do ramal - 48 km, com os dutos enterrados a 3 m de profundidade - que levará o gás natural às primeiras indústrias consumidoras está em fase final.¹⁶⁶ As obras estão orçadas em R\$ 11,7 milhões e vão ligar, inicialmente, a estação de entrega do gás, acoplada ao GASBOL - situada na BR 060, na saída para Sidrolândia - ao Distrito Industrial, e às indústrias situadas no centro da cidade (Coca-Cola, Bunge Alimentos, dentre outras) e ao Shopping Campo Grande.

A segunda termelétrica de Campo Grande, denominada Projeto Campo Grande, deverá ser construída por um *pool* de parceiros, dentre os quais a Enersul e El Paso Energy International. O referido empreendimento previa a produção, a partir de dezembro de 2003, de 262,6 megawatts, com investimentos de US\$280 milhões - tornando o Mato Grosso do Sul, auto-suficiente e exportador de energia.¹⁶⁷ Todavia, até o primeiro semestre de 2007 - já encerrado a gestão do governador José Orcírio e iniciado o mandato do novo governador André Pucinelli - não constatamos nenhum indício oficial da efetivação do referido projeto.

A Enersul - distribuidora de energia privatizada em 1997 - atualmente é proprietária de uma potência instalada de 44,4 MW, criou, em maio de 2001, uma subsidiária denominada Enersul Geração S.A. Portanto, a referida empresa entra no ramo de geração de energia como produtor independente e com autorização da Agência Nacional de Energia Elétrica.¹⁶⁸

Segundo Antonio Soares Diniz, diretor de engenharia e construção da empresa: “A Enersul está apostando nas potencialidades do Estado, agregando novos valores que estão passando, como o gás natural, e também nas portas que estão abrindo para a indústria pesada graças a modernização implementada pelo Governo Estadual.”¹⁶⁹

Por sua vez, a El Paso Energy International, subsidiária da El Paso Corporation - sócia no GASBOL, com 9,8% - pretende investir em Mato Grosso do Sul, por considerá-lo prioritário aos seus planos de expansão em infra-estrutura energética.¹⁷⁰ Nas palavras de Joseph Newman, seu vice-

166 “Ramal do gás chega a área urbana” In: www.correiadoestado.com.br 04.07.02.

167 “Gás natural ainda é a esperança” In: www.gazetamercantil.com.br/ms 30.05.01.

168 “Criada subsidiária da Enersul com capital de R\$ 21,4 milhões” In: www.gazetamercantil.com.br/ms 17.05.01. Além do setor termelétrico, a Enersul Geração vai atuar também na hidreletricidade, mais especificamente na construção da usina Hidrelétrica de Paraíso, no município de Costa Rica (MS). Prevista para operar com 21 MW, a obra custará R\$ 37,7 milhões, sendo que o BNDES já aprovou a liberação de 70% do investimento, que tem previsão de operar a partir de dezembro de 2002. “BNDES garante R\$ 26 milhões para obras de hidrelétrica” In: www.gazetamercantil.com.br/ms 16/7.06.01.

169 “Segunda usina termelétrica de Campo Grande é viabilizada” In: www.ms.gov.br 13.12.01.

170 A norte-americana El Paso Energy está construindo três termelétricas no País: Araucária (PR), Macaé Merchant (RJ) e Paracambi (RJ). Além destas, a empresa possui 70% das ações da Usina Termocatarinense Norte, em construção no município de Guaramirim e com previsão de entrar em

presidente de Desenvolvimento de Negócios,

“A El Paso tem por vários anos interesse estratégico em se localizar aqui no Estado. Agora chegou o momento propício para instalar uma térmica. Aachamos que existem condições ótimas. Acreditamos também que esse Estado, sendo ao lado da Bolívia, onde entra o gás, deve ser exportador de eletricidade.”¹⁷¹

Desse modo, está sendo viabilizada a planta técnica do empreendimento, assim como os incentivos do PPT, dentre os quais, a tarifa diferenciada para as termelétricas.

Falando a respeito deste projeto, o deputado estadual Pedro Teruel (PT) afirmou:

“A térmica dará mais tranquilidade, principalmente aos investidores do setor industrial. Nesse processo o governador (...), tem tido uma postura elogiável, porque está pensando lá na frente, buscando a consolidação do desenvolvimento econômico certo que isso refletirá, naturalmente, na melhoria da qualidade de vida da população.”¹⁷²

Mato Grosso do Sul tem hoje uma capacidade instalada de 114,4 MW e tais projetos de implantação de termelétricas - investimentos previstos de US\$ 540 milhões - permitirão acrescer à potência mais 820 MW.¹⁷³

Quadro 15

Termelétricas em MS: características dos projetos

Termelétrica	Custo US\$	Potência MW	Ramal (km)	Consumo gás	Operação
W. Arjona	90 milhões	120	48	870 mil/m ³ /d	2001
Corumbá	50 milhões	88	32,5	700 mil/m ³ /d	Jan./2003
Três Lagoas	250 milhões	350	40	2,1 mi./m ³ /d	Set./2002
C. Grande	150 milhões	262			Dez./2003
Total	540 milhões	820			

Fonte: diversas. Organizado pelo autor.

Tais empreendimentos são vistos por técnicos e governantes não

funcionamento no início de 2003. “BNDES financia com R\$ 106,2 milhões a expansão de gás natural em Santa Catarina” In: www.bndes.gov.br 10.04.01.

171 “Multinacional vai investir R\$ 400 mi em térmica da capital” In: www.ms.gov.br 26.08.01.

172 “Teruel: termelétrica dará impacto econômico de R\$ 1,2 bi” In: www.ms.gov.br 26.08.01.

173 “Projetos de MS contra racionamento de energia somam US\$447 milhões” In: www.gazetamercantil.com.br/ms Nº 613, 23/5.03.01.

apenas sob a ótica do aumento da oferta de energia como pela contribuição para o aumento da arrecadação de impostos¹⁷⁴ e pelo incremento do processo de industrialização estadual.

Esses empreendimentos tornaram-se atrativos notadamente a partir do momento – junho de 2001 - em que o BNDES criou uma Superintendência de Energia e anunciou a liberação de aproximadamente US\$ 3,5 bilhões para projetos de investimentos no setor de energia. Conforme anunciou Estela Palombo, a nova superintendente da área de energia do Banco, “Estaremos prontos para avaliar os pedidos de financiamentos para projetos que já chegaram e também para a avalanche que deverá chegar.”¹⁷⁵

Ademais, as normas de financiamento do Fundo Constitucional para o desenvolvimento do Centro-Oeste (FCO) foram alteradas em outubro de 2001, com o escopo de “ampliar e democratizar o Fundo,” neste sentido, o teto para os grandes empreendimentos foi elevado para R\$40 milhões e a Gerasul está solicitando a liberação deste montante (teto máximo) para a produção de energia em Campo Grande.¹⁷⁶

Ao comentar sobre os empreendimentos termelétricos em Mato Grosso do Sul, o então governador assim se expressou:

“Se o Estado, já no próximo ano, terá energia até para exportar, significa que o nosso governo foi rápido e eficaz nas articulações que realizamos nas esferas federais, de maneira que fôssemos incluídos no Plano Emergencial Nacional que projetou incentivos para obras das primeiras 40 termelétricas distribuídas pelo País e nosso Estado ficou com duas delas e mais a reforma e ampliação de uma outra, a de Campo Grande.”¹⁷⁷

Enfim, esse conjunto de ações governamentais no Mato Grosso do Sul é destacado pela imprensa e pelo próprio Governo como vantagens que certamente motivarão a vinda de empresários para instalar-se em seu território:

“(…) boa infra-estrutura, com duas grandes Hidrovias (Paraná-Tietê e Paraguai-Paraná) totalmente navegáveis; um gasoduto que cruza o Estado por 700 Km; e uma malha ferroviária totalmente privatizada (...), integrada aos principais portos do País.

174 *O gás natural consumido pelas três térmicas (...) deverá representar um faturamento de US\$ 340 milhões até 2005 (...) contribuindo para o crescimento da arrecadação de ICMS do Estado.* “Estado e Petrobrás assinam contrato para fornecimento de gás” In: www.ms.gov.br 25.03.01.

175 “BNDES cria superintendência de energia” In: www.infraestruturabrasil.gov.br 20.06.01.

176 “Conselho Estadual do FCO analisa número recorde de propostas” In: www.ms.gov.br 11.11.01.

177 “Gasoduto: MS será exportador de energia, diz Zeca” In: www.ms.gov.br 10.05.01.

Destacam-se também a disponibilidade de energia elétrica, (...); conta ainda, com sistema de telecomunicações digitalizado (...) assim como acesso aos principais mercado das regiões do Centro-Oeste, Sul e Sudeste e a alguns países do Mercosul”¹⁷⁸.

Neste contexto, o que se objetiva é “a busca pela edificação de uma densidade técnica nos lugares” – por meio de rodovias, ferrovias, portos, aeroportos, geração de energia, distritos industriais – para torná-los aptos ao processo de industrialização, entretanto, “para progredir nessa contenda é preciso também construir uma densidade normativa que conceda e combine satisfatoriamente proteções e atrativos legais.” Aqui se insere a chamada guerra fiscal. Enfim os concorrentes buscam construir o que Santos & Silveira (2001) denominaram “uma produtividade espacial apta à produção”, e o *Estado* – nos seus três níveis – participa do financiamento necessário à criação de novos sistemas de engenharia e de movimentos.

178 MATO GROSSO DO SUL. Secretaria de Produção e Desenvolvimento Sustentável. 2000 (folheto s.p).

4 – PARA NÃO CONCLUIR...

A concepção de desenvolvimento presente no “Avança Brasil” é a de “integração equilibrada”, com o escopo de “preparar o Brasil para que ele possa participar da economia, em nível internacional.” Do ponto de vista governamental é uma concepção moderna, não se tratando de um **pólo de desenvolvimento** que se concentre numa região, mas de um **eixo** que distribua seus efeitos numa área mais ampla.

Igualmente, há um entendimento de que a competitividade da economia nacional é obstaculizada, fundamentalmente pelo que se convencionou chamar “custo Brasil”. A partir do diagnóstico, a redução desse “custo” passa a ser a prioridade de governo, daí a infra-estrutura permanecer como essencial na definição dos Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento.

A economia capitalista reclama condições territoriais indispensáveis para a sua produção e regulação e tais Eixos caracterizam-se pela sua inserção produtiva mundial, pelas relações distantes e, freqüentemente, estrangeiras que criam e também pela sua lógica exógena. Ademais, ao se buscar o equilíbrio regional, permanecem os elementos estratégicos que dizem respeito, fundamentalmente, às vantagens comparativas e aos condicionantes de localização, com ênfase nas relações de compra e venda entre setores - a lógica do consumo e da produção.

Nesse sentido, por mais que se diga que o “novo” conceito Eixo seja uma alternativa aos conceitos anteriores de desenvolvimento, baseados em pólos - os quais teriam sido incapazes de responder a crescentes demandas por infra-estrutura econômica e social e ao comprometimento ambiental, gerado -, acreditamos que a estratégia dos Eixos, primeiro, não ultrapassa essas limitações - principalmente, socioambientais - e segundo, mesmo que seja numa nova forma de encarar o problema regional, “ignorando as fronteiras internas” permanece o seu velho conteúdo, considerando o processo de integração física um instrumento do desenvolvimento do País, da integração doméstica, refletindo a preocupação com os desequilíbrios espaciais.

Julgamos oportuno mencionar alguns exemplos para demonstrarmos

que em termos de conteúdos - os pólos e o eixos - são semelhantes.

Observemos o que dizia o então Ministro Reis Velloso (1970, s.p.), por ocasião da implantação do I PND: “A tarefa é mais de disseminar o hábito de planejamento, de estabelecer o cálculo econômico racional como a norma comum para a tomada de decisão (...). É um problema de organização e de administração gerencial.”¹⁷⁹ Fica demonstrado que o gerenciamento de programa tão propalado como novidade administrativa no “Avança Brasil” não é, efetivamente, uma novidade em termos de planejamento brasileiro.

Atentemo-nos igualmente a uma das metas do então governador de Mato Grosso, José Fragelli (1971-74), inserida no seu “Plano de desenvolvimento econômico e social” e, relativa ao transporte fluvial: “A regularização dos cursos do Paraguai e Cuiabá poderá ter significações econômicas importantes para o Brasil e para os países limítrofes pelas possibilidades de intensificação do comércio e da exploração de recursos naturais, principalmente os de ordem geológica já identificados no Pantanal.” Portanto, a questão da intervenção nos rios do Pantanal visando a navegação 24 horas é uma questão antiga. Nesse sentido, o Governo Fragelli, buscava a regularização do sistema fluvial ensejando o aumento da eficiência e integração com os sistemas rodoviário e ferroviário.

Da mesma forma, o apoio governamental a mineração, aos projetos de implantação das atividades mínero-siderúrgico e petroquímica em Corumbá. Portanto, se o tema dos eixos de desenvolvimento e integração é colocado como novidade em relação aos pólos, em termos de intervenção espacial os projetos são praticamente os mesmos. Neste sentido, não há nenhuma diferença quanto ao seu conteúdo, em ambos os casos o capital detém a primazia.

Assim, estabelecida a delimitação geográfica do “Avança Brasil” - consubstanciada nos eixos nacionais - o Mato Grosso do Sul ficou inserido nos Eixos Oeste e Sudoeste, concebidos de forma diferenciada pelo Consórcio Brasileira.

O Eixo Sudoeste (onde se localizam Três Lagoas e Dourados) aparece associado à Rótula, como Eixos do Sudeste e, com a visão estratégica de “eficiência e competitividade, capacidade de difusão, importância do setor terciário, desafio do desemprego estrutural, integração com Mercosul e papel de articulação com os eixos.”

Por sua vez, o Oeste (onde estão Campo Grande e Corumbá), aparece associado ao Eixo Araguaia-Tocantins, como Eixos do Centro-Oeste, com a

179 Ministro Reis Velloso. *Jornal do Brasil*, 20.09.1970 *apud* MATO GROSSO. Governo de. **Plano de desenvolvimento econômico e social do Estado de Mato Grosso. (1971-1974).** Cuiabá, s.n.t.

visão estratégica de “integração, importância da infra-estrutura, expansão agrícola e agroindustrial, adicionar valor: complexo minero-metalúrgico, grãos, algodão e acervo ambiental do Pantanal.”

Tais Eixos consubstanciam-se em espaços dinâmicos e seletivos, em que é indicado o padrão de financiamento público no sentido de garantir a acumulação do capital que, afinal, é o princípio que precede a proposição de integração e desenvolvimento nacional.

No bojo desse processo, o que se objetiva é “a busca pela edificação de uma densidade técnica nos lugares” – por meio de rodovias, ferrovias, portos, aeroportos, geração de energia, distritos industriais – para torná-los aptos ao processo de industrialização. Evidencia-se a significativa importância atribuída a fluidez de capital, de mercadorias e de pessoas.

O próprio Governo Estadual (Gestão José Orcírio 2003/06) - em concordância às diretrizes nacionais expressas no “Avança Brasil” - criou, em março de 2002, uma Subsecretaria Especial para cuidar das políticas de logística e transporte, dentro da estratégia de integração econômica. Essa iniciativa governamental considerava como estratégicos a implantação dos terminais hidroviários de Porto Murtinho, Porto Esperança e Corumbá (na hidrovia do Paraguai); Bataguassu e Três Lagoas (na hidrovia do Tietê-Paraná), assim como a recuperação da ferrovia Novoeste, a reforma do aeroporto de Três Lagoas, a implantação dos pólos petroquímico e minero-siderúrgico em Corumbá e as termelétricas.

A prioridade concedida à infra-estrutura econômica se explica pelo fato que essas áreas, em processo de penetração do capital, não dispõem da “densidade técnica”, que fora implantada no decorrer dos anos de 1960 e 70 no Centro-Sul do País.

Temos clareza que a temática dos pólos e dos eixos de desenvolvimento em Mato Grosso do Sul permite outros desdobramentos. Por exemplo, sobre o GASBOL uma das questões que tem merecido acirrada discussão é aquela relativa ao período de sua vida útil que, segundo estudos seria de 15 anos. Em outras palavras, o que se está discutindo é a viabilidade econômica do empreendimento. A esse respeito, Rogério Cezar de Cerqueira Leite, ainda em 1993 publicou artigo em veículo de circulação nacional no qual atribuía à Bolívia um total de reservas comprovadas e prováveis de apenas 118 bilhões de m³, o que seria insuficiente para amortizar os vultosos investimentos.¹⁸⁰ Portanto, um projeto economicamente inaproveitável, opinião inclusive compartilhada pela Petrobrás que, repentinamente

180 Leite, R. C. C. “Bestialógico energético brasileiro” In: **Folha de São Paulo**. São Paulo, 04.02.93.

mudou sua posição. Ao refletir sobre as possíveis motivações que fizeram com que a estatal brasileira mudasse de posição, Leite afirma que uma das primeiras pistas nos é dada por um dos argumentos oficiais dos “lobistas do gasobesteiro” de que se acabar o gás boliviano estenderemos o gasoduto até o Peru. É que as reservas bolivianas pertencem à Enron enquanto as do Peru, à Shell. Em suas palavras: “Enron e Shell são bem conhecidas por seus poderes de persuasão. Então aquelas reservas dos dois países, conhecidas há décadas, enfim encontrariam um piedoso comprador. (...) Assim a Bolívia assinava com o Brasil um tratado de fornecimento por 20 anos, mesmo tendo capacidade de fornecer por apenas dez.”¹⁸¹ Inclusive, no momento em que o Governo Federal propõe que a crise nacional de energia seja corrigida por usinas alimentadas a gás natural boliviano, se caracteriza uma situação na qual, segundo Leite (2001), “uma insuficiência serviria para cobrir uma deficiência.” Tal opinião é corroborada por Sauer (2002) que argumenta, “na verdade, o programa das termelétricas foi planejado, de um lado, pelas empreiteiras que construíram o gasoduto e, de outro, pelos grupos que controlam as reservas de gás na Bolívia, que ficaram em posição estrategicamente muito forte para estabelecer à vontade os preços de venda do gás para as termelétricas brasileiras.” Portanto, “a atual política energética é essencialmente voltada para o lucro dos agentes privados” (Sauer, 2002).

Uma outra questão que permite desdobramentos é aquela relacionada ao meio ambiente. Constatamos que os “projetos estruturantes” contemplados no “Avança Brasil” são ideologicamente relacionados ao desenvolvimento sustentável. No caso das termelétricas, por exemplo, a de Três Lagoas, o seu RIMA (2001, p.16) afirma: “as emissões dos poluentes atmosféricos estarão dentro dos níveis garantidos pelo fabricante dos equipamentos e exigidos pela legislação pertinente.” Ainda com relação a alteração da qualidade do ar, o referido Relatório (2001, p.74) conclui, “este empreendimento não deverá provocar modificações perceptíveis na qualidade do ar da região estudada.”

Há nestas conclusões, implicações ideológicas que merecem reflexão. Primeiro, um estudo realizado pela Coordenação de Programas de Pós-Graduação (COPPE) da UFRJ e pelo Instituto de Eficiência Energética mostra que as emissões de gás carbônico (CO²), substância que mais contribui para o aquecimento global, oriundo do consumo de energia seriam significativamente maiores com os novos investimentos, previstos no Plano

181 Leite, R. C. C. “O gasobesteiro boliviano” In : **Folha de São Paulo**. São Paulo, 13.06.01.

Prioritário das Termelétricas (PPT): as emissões aumentariam, a partir de 2003, em 6,6 milhões de toneladas de carbono por ano. Segundo Maurício Tolmasquim (COPPE), “as termelétricas são necessárias a curto prazo. Mas o que a nossa pesquisa mostra é que o País precisa investir em formas de energia mais limpas caso queira combater as mudanças climáticas.¹⁸² Fica demonstrado, que a energia proveniente do gás natural não é limpa como se apregoa.”¹⁸³

Nesse sentido, pesquisadores da UFMS divulgaram estudo alertando para a emissão de gás carbônico, a partir da entrada em operação da termelétrica de Corumbá, dentro do Pantanal.¹⁸⁴ Imediatamente, entidades ligadas aos interesses da elite local criticaram a pesquisa.

A Associação Comercial e Industrial de Corumbá, através de seu Presidente - Ivan Marinho - questionou, “se a universidade está para promover o desenvolvimento, como pode divulgar estudos desastrosos e que ainda por cima colocam em xeque todo um programa como é o das termelétricas ?”¹⁸⁵

Em seguida surgiram reações dos outros setores que, pretensamente, defendem “o desenvolvimento sustentável”, colocando que se a licença ambiental para a construção da usina termelétrica de Corumbá não fosse concedida, imediatamente, todo o programa energético poderia ficar comprometido em Mato Grosso do Sul. O diretor de Gás e Energia da Petrobrás - Guilherme do Couto, afirmou, “se as autoridades não abrirem os olhos e se unirem em torno do projeto, as obras ficam comprometidas e, conseqüentemente o desenvolvimento que as usinas podem gerar.”¹⁸⁶

Foi neste contexto que, em 21 de maio de 2001, o então Governador José Orcírio juntamente com o então Ministro do Meio Ambiente - José Sarney Filho - assinaram a licença ambiental para a construção da *TermoCorumbá*, pregando “o convívio do desenvolvimento com as ações em defesa do meio ambiente.”¹⁸⁷

O próprio ex-presidente Fernando Henrique Cardoso se envolveu na questão e demonstrou sua preocupação com as questões ambientais levantadas por setores ambientalistas e que estão, no seu entender,

182 “Termelétricas acelerarão mudança climática” In: **O Globo**. Rio de Janeiro, 10.07.01.

183 “Hidrelétrica polui menos que termelétrica, afirma professor” In: www.campograndenews.com.br 09.07.01. Segundo cálculos do Prof. Bruno Mangiapelo - Engenharia Elétrica da UFMS - a termelétrica movida a gás natural lança 110 kg de carbono por cada MWh produzido.

184 “Gás carbônico no Pantanal” In: www.correiadoestado.com.br

185 “Entidades criticam pesquisas da UFMS” In : www.correiadoestado.com.br 07.05.01.

186 “Demora na liberação pode atrasar térmicas” In: www.correiadoestado.com.br 08.05.01.

187 “Zeca e Sarney pregam desenvolvimento ambientalmente correto” In : www.ms.gov.br 22.05.01.

atrasando o licenciamento das duas usinas. Para ele, “não tem cabimento e nem lógica” atrasar a implantação destes empreendimentos, chegando a considerar “antipatriótico o atraso da instalação das usinas quando o País tem fome de energia e o povo vontade de crescer.”¹⁸⁸

Imediatamente, como resposta à essa pressão, uma Medida Provisória criou a Câmara de Gestão da Crise de Energia e estabeleceu novos prazos para a concessão de licenciamento ambiental para as hidrelétricas, as termelétricas, os gasodutos, os oleodutos e as linhas de transmissão. Justifica-se a partir de uma “situação emergencial” a imposição de menor prazo, para os órgãos ambientais autorizarem os licenciamentos.

Concomitantemente, o Conselho Nacional do Meio Ambiente (CONAMA) aprovou em 27 de junho de 2001 - atendendo à Medida Provisória do Governo Federal - várias simplificações dentro do sistema de licenciamento ambiental a fim de garantir a celeridade aos processos, dentre elas a substituição do EIA/RIMA pelo Relatório Ambiental Simplificado (RAS) e também a substituição das audiências públicas por reuniões técnicas informativas.¹⁸⁹

Explicitamente, se apregoa e se age como se a “lentidão exagerada” na licença ambiental de instalação, assim como a participação da sociedade nas audiências públicas fossem as responsáveis pela crise energética instalada no País.¹⁹⁰ Esse é o quadro que se tem dado a mudança da matriz energética brasileira, assim como a implantação dos projetos estruturadores previstos no “Avança Brasil”.

5 – REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

01 – ABREU, S. **Planejamento governamental: a Sudeco no espaço mato-grossense - contexto, propósitos e contradições.** São Paulo : USP/ FFLCH, Tese (Doutorado), 2001.

02 – ANDRADE, M. C. **Espaço, polarização e desenvolvimento.** 4.ed. São Paulo: Grijalbo, 1977.

188 “FHC diz que questão ambiental não pode atrasar usinas” In: www.ms.gov.br 28.06.01.

189 “Conama estabelece novas regras para acelerar licenciamento” In: www.ms.gov.br 28.06.01.

190 “Pesquisadores da UFMS são retaliados por população” 20.05.01.

03 – ARAÚJO, T. B. “Brasil nos anos 90: opções estratégicas e dinâmica regional” In: **Revista brasileira de estudos urbanos e regionais**. Recife: ANPUR, ano 1, nº 2, 2000, p.9-24.

04 – BAPTISTA, M.A.C. “Política industrial e desestruturação produtiva” In: Instituto Cajamar. **Crise brasileira: anos oitenta e governo Collor**. São Paulo: Programa de pesquisa e formação sindical, 1993, p. 219-274.

05 – BECKER, B. K. & EGLER, C. A. G. **Brasil: uma nova potência regional na economia mundo**. Rio de Janeiro : Bertrand Brasil, 1993.

06 – BENJAMIN, C. et al. **A opção brasileira**. Rio de Janeiro : Contraponto, 1998.

07 – BNDES. **Minuta. Edital de licitação nº Programa Brasil em Ação/ CN 01/97**. Rio de Janeiro, 1997.

08 – BORTOLOTTI, I. M., LUCATO MORETTI, S. A. & BEZERRA, M. A. O. “O projeto hidrovía Paraguai-Paraná” In: **Cadernos de extensão**. Campo Grande (MS): UFMS, ano 1, nº 2, 1995, p.7-12.

09 – BOUDEVILLE, J. R. **Aménagement du territoire et polarization**. Paris: M.~Th. Génin, 1972.

10 – BRANCO, A. M. (org.). **Política energética e crise de desenvolvimento**. São Paulo: Paz e Terra, 2002.

11 – BRASIL. República Federativa do. **II PND - II Plano Nacional de Desenvolvimento (1975-1979)**. Brasília : IBGE, 1974.

12 – BRASIL. Ministério do Interior. **II Plano Nacional de Desenvolvimento: programa de ação do governo para a Região Centro- Oeste - 1975/1979**. Brasília : Sudeco, junho 1975.

13 – BRASIL. Ministério do Interior. **Sudeco – Ano 10**. Brasília : Sudeco, 1977.

14 – BRASIL. Ministério do Interior. **Diagnóstico geo-sócio-econômico**

da região Centro-Oeste. Brasília : FUB/Sudeco, 1978.

15 – BRASIL. Ministério do Interior. **Plano de ação governamental – região Centro-Oeste 1980/1985.** V.I. Brasília : Sudeco, 1979.

16 – BRASIL. Ministério do Interior. **Aspectos e problemas da área estratégica Centro-Oeste.** Brasília : Sudeco, 1983.

17 – BRASIL. Presidência da República. **III Plano Nacional de Desenvolvimento 1980/85.** Brasília, março 1985.

18 – BRASIL. República Federativa do. **I PND da Nova República – 1986/1989.** Brasília: Secretaria de Planejamento da Presidência da República, junho 1986.

19 – BRASIL. Ministério do Interior. **Convite ao investidor.** Brasília : Sudeco, 1986.

20 – BRASIL. Presidência da República. **Brasil em Ação: investimentos para o desenvolvimento.** Brasília, 1996.

21 – BRASIL. Ministério do Planejamento e Orçamento. **Indicações para uma nova estratégia de desenvolvimento regional.** Brasília : Universa/UCB, junho 1997.

22 – BRASIL. Ministério do Planejamento e Orçamento. **Bases para um programa de desenvolvimento integrado do Centro-Oeste.** Brasília : Universa/UCB, 1997.

23 – BRASIL. Presidência da República. **Três anos de real: construindo um Brasil melhor.** Brasília, 1997.

24 – BRASIL. Presidente (F. H. Cardoso). **Brasil em Ação: resultados no primeiro ano.** Brasília: Presidência da República, 1997.

25 – BRASIL. Presidente (F.H. Cardoso). **Dois anos de mudanças.** Brasília : Presidência da República, 1997.

- 26 – BRASIL. Presidente (F. H. Cardoso). **Programa Brasil em Ação: dois anos.** Brasília: Presidência da República, 1998.
- 27 – BRASIL. Ministério do Planejamento e Orçamento. **Desenvolvimento sustentável na faixa de fronteira.** Brasília: Secretaria Especial de Políticas Regionais, 1998.
- 28 – BRASIL. Presidente (F. H. Cardoso). **Nova política industrial: desenvolvimento e competitividade.** Brasília : Presidência da República, 1998.
- 29 – BRASIL. Presidente (F. H. Cardoso). **5 anos do Real: estabilidade e desenvolvimento.** Brasília : Presidência da República, julho de 1999.
- 30 – BRASIL. Presidente (F. H. Cardoso). **6 anos do Real: crescimento e desenvolvimento social.** Brasília : Presidência da República, julho de 2000.
- 31 – CANO, W. **Desequilíbrios regionais e concentração industrial no Brasil (1930-1995).** Campinas : Ed. Unicamp, 1998.
- 32 – CARVALHO, J. F. “Construção e desconstrução do sistema elétrico brasileiro” In: Branco, A. M. **Política energética e crise de desenvolvimento.** São Paulo : Paz e Terra, 2002, p. 97-116.
- 33 – 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.
- 34 – CEPEMAR. **Relatório de Impacto Ambiental da Termelétrica de Três Lagoas.** S.l.: janeiro 2001.
- 35 – CONSÓRCIO BRASILIANA. **Identificação de oportunidades de investimentos públicos e/ou privados: proposta técnica. V.1.** São Paulo, outubro 1997.
- 36 – _____. **Delimitação geográfica dos Eixos: relatório**

preliminar. São Paulo, junho 1998a.

37 – CONSÓRCIO BRASILIANA. **Relatório preliminar: caracterização e análise dos eixos. Eixo Oeste.** Tomo VIII, v.I e II. São Paulo, nov. 1998b.

38 – _____. **Sumário executivo do relatório preliminar. Caracterização e análise dos Eixos: Eixo Oeste** Tomo VIII, São Paulo, 1998c.

39 – _____. **Seminário: eixos nacionais de integração e desenvolvimento.** S.n.t.

40 – GRUPO KRISIS. **Manifesto contra o trabalho.** Trad. Heinz Dieter Heidemann. São Paulo, mimeo, 1999.

41 – HABTEC Engenharia Ambiental. **Usina termelétrica de Corumbá: estudo de impacto ambiental.** S.n.t.

42 – HOBSBAWM, E. **A era dos extremos: o breve século XX.** Trad. Santarrita, M. São Paulo : Companhia das Letras, 1996.

43 – IANNI, O. **Estado e capitalismo.** 2.ed. São Paulo : Brasiliense, 1989.

44 – _____. **Estado e planejamento econômico no Brasil.** 5ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1991.

45 – KURZ, R. **Os últimos combates.** 4.ed. Petrópolis : Vozes, 1998.

46 – LAMOSO, L. P. “A exploração do minério de ferro e manganês na Bacia do Alto Paraguai” In: **Revista Geopantanal.** Nº3, Corumbá : AGB, 1998.

47 – _____. **A exploração de minério de ferro no Brasil e no Mato Grosso do Sul.** São Paulo : USP/FFLCH, Tese (Doutorado em Geografia), 2001.

- 48 – LEFEBVRE, H. “État” In: _____. **Le retour de la dialectique - 12 mots clefs pour le monde moderne.** Paris : Messidor, 1986, p.17-35.
- 49 – MATO GROSSO. Estado de. **Plano de desenvolvimento econômico e social.** S.l.: Secretaria de Governo e Coordenação Econômica (Gov. José Fragelli 1971-1974). S.d. .
- 50 – MATO GROSSO DO SUL. Secretaria de Planejamento e Coordenação Geral. **O Centro-Oeste e a retomada do desenvolvimento nacional: proposições de Mato Grosso do Sul ao I PND/NR da Nova República.** Campo Grande, 1985.
- 51 – MATO GROSSO DO SUL. Secretaria de Planejamento e de Ciência e Tecnologia. **Eixos nacionais de integração e desenvolvimento - visão de Mato Grosso do Sul.** Campo Grande, 1999.
- 52 – MATO GROSSO DO SUL. Assembléia Legislativa do Estado de. **Relatório final CPI/Gás.** Campo Grande, 29 set./1999.
- 53 – MATO GROSSO DO SUL. Secretaria de Produção e Desenvolvimento Sustentável. **MS Industrial.** Campo Grande : Seprodes, 2000 (folheto).
- 54 – MATO GROSSO DO SUL. Companhia de Gás do Estado de. **Desenvolvimento com energia limpa.** Campo Grande : MSGAS, s.d. s.p.
- 55 – MELO, A. **As contradições do governo FHC na execução orçamentária.** Brasília (DF) : INESC, 1999.
- 56 – MELO, L. “Parceiros muy amigos” In: **Isto é.** Nº 1.452, 30.07.97, p.103.
- 57 – MORETTI, E. C. **Pantanal, paraíso visível e real oculto: o espaço local e o global.** Rio Claro (SP) : IGCE, Tese (Doutorado em Geografia), 2000.
- 58 – OLIVEIRA, A. L. **Grandes projetos de investimentos em Mato Grosso do Sul.** São Paulo: USP, Dissertação (Mestrado), 1996.

59 – OLIVEIRA, A. U. “O modo capitalista de pensar e suas “soluções desenvolvimentistas” para os desequilíbrios regionais no Brasil: reflexões iniciais” In: **Revista do Departamento de Geografia**. São Paulo : USP/FFLCH, (3), 21-36, 1984.

60 – OLIVEIRA, F. **Os direitos do antivalor**. Petrópolis (RJ) : Vozes, 1998.

61 – PERES, W. “O ressurgimento das políticas de competitividade industrial” In: CASTRO, B. et al. **O futuro da indústria no Brasil e no mundo**. Rio de Janeiro: Campus, 1999, p.278-303.

62 – PERROUX, F. **A economia do século XX**. Trad. José L. Freitas. Lisboa : Moraes, 1967.

63 – PETROBRÁS et al. **Gasoduto Bolívia-Brasil: avaliação ambiental estratégica do empreendimento**. S.L.: Prime Engenharia, novembro 1997.

64 – PIVA, L. G. **Plano Plurianual - PPA 2000-2003: principais aspectos**. Brasília (DF): Câmara dos Deputados/Assessoria Técnica, out. 1999.

65 – SANTOS, M. **Economia espacial : críticas e alternativas**. São Paulo : Hucitec, 1979.

66 – _____. **Espaço e sociedade** 3.ed. Petrópolis : Vozes, 1982.

67 – SANTOS, M. & SILVEIRA, M. L. **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI**. Rio de Janeiro : Record, 2001.

68 – SAUER, I. L. “Energia elétrica no Brasil contemporâneo: a reestruturação do setor, questões e alternativas” In: Branco, A. M. **Política energética e crise de desenvolvimento**. São Paulo : Paz e Terra, 2002, p.117-227.

69 – SOUZA, A. O. **Distrito Industrial de Dourados : intenções, resultados e perspectivas**. Presidente Prudente: UNESP. Dissertação (Mestrado), 1995.

70 – SOUZA, A. O. **A estratégia de implantação dos pólos industriais como instrumento de desenvolvimento regional e sua aplicabilidade em Mato Grosso do Sul.** São Paulo: USP, tese (doutorado), 2003.

71 – TERMOCORUMBÁ. **Folheto.** Produção : AVM Multimedia, s.d.

72 – XAVIER, M. “Os sistemas de engenharia e a tecnicização do território. O exemplo da rede rodoviária brasileira” In: Santos & Silveira. **Brasil - território e sociedade no início do século XXI.** Rio de Janeiro : Record, 2001, p.329-44.

SITES

- 01 - www.abrasil.gov.br
- 02 - www.admworld.com.br
- 03 - www.amireiapajoara.com.br
- 04 - www.apn.ms.gov.br
- 05 - www.aquarela.com.br
- 06 - www.avipal.com.br
- 07 - www.bertin.com.br
- 08 - www.bndes.gov.br
- 09 - www.campogrande.ms.gov.br
- 10 - www.campograndenews.com.br
- 11- www.cargill.com.br
- 12 - www.cobeleng.com.br
- 13 - www.comgas.com.br
- 14 - www.correiodoestado.com.br
- 15 - www.corttex.com.br
- 16 - www.dourados.ms.gov.br
- 17 - www.douradosnews.com.br
- 18 - www.edyp.com.br
- 19 - www.eixos.gov.br
- 20 - www.ferronorte.com.br
- 21 - www.folhadopovo.com.br
- 22 - www.folhaenergia.com.br

- 23 - www.gazetamercantil.com.br
- 24 - www.gazetamercantil.com.br/ms
- 25 - www.greca-asfaltos.com.br
- 26 - www.iap.com.br
- 27 - www.infraestruturabrasil.gov.br
- 28 - www.jptl.com.br
- 29 - www.mabel.com.br
- 30 - www.mme.gov.br
- 31 - www.montana.com.br
- 32 - www.moveis-isis.com.br
- 33 - www.ms.gov.br
- 34 - www.mpo.gov.br
- 35 - www.multibrasil.com.br
- 36 - www.navimix.com.br
- 37 - www.nellitex.com.br
- 38 - www.pantanalnews.com.br
- 39 - www.portugaloffer.com/rentipar
- 40 - www.stamaria.ind.br
- 41 - www.seltra.ms.gov.br
- 42 - www.seprodes.ms.gov.br



TRIUNFAL
GRÁFICA & EDITORA

Diagramação, Impressão e Acabamento

Triunfal Gráfica e Editora

Rua José Vieira da Cunha e Silva, 920/930/940 - Assis/SP
CEP 19800-141 - Fone: (18) 3322-5775 - Fone/Fax: (18) 3324-3614
CNPJ 03.002.566/0001-40