

O CRESCIMENTO DA PRODUÇÃO CANAVIEIRA NO MUNICÍPIO DE DOURADOS/MS E AS TRANSFORMAÇÕES NA INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA PARA O ESCOAMENTO DA CANA-DE-AÇÚCAR NO PERÍODO DE 2008 A 2010

RESUMO

Com o crescimento do setor sucroalcooleiro no estado de Mato Grosso do Sul, o município de Dourados tem especial interesse deste setor agroindustrial para a instalação de usinas de açúcar e álcool. A principal preocupação do governo está em desenvolver políticas de incentivo para o fomento do setor, seja com apoio financeiro para a instalação de agroindústrias ou a criação de condições logísticas para a produção da cana-de-açúcar. Este estudo tem como objetivo compreender as relações do crescimento da produção canavieira e as transformações na infraestrutura rodoviária para o escoamento da cana-de-açúcar no período de 2008 a 2010. A pesquisa foi conduzida com base nas teorias que discutem o avanço da lógica de produção capitalista sobre o campo, na bibliografia regional, no levantamento de dados primários em órgãos e entidades representativas e nos Planos, Programas e Projetos de desenvolvimento do setor sucroalcooleiro para o estado de Mato Grosso do Sul.

Palavras – Chaves: Infraestrutura. Logística. Cana-de-Açúcar. Estado.

ABSTRACT

With the growth in the production of sugar cane and ethanol in Mato Grosso do Sul, Dourados has special interest in this agroindustrial sector for the installation of sugar and ethanol mills. The government's main concern is to promote policies that will encourage the sector, either giving financial support for the installation of mills or providing logistics for sugar cane production. This study aims to understand the relationship between the growth of sugar cane production and the changes in road infrastructure for the distribution of sugar cane from 2008 to 2010. The research was made based on theories that discuss the development of the capitalist production logic in the countryside, the regional bibliography, data collection in departments and representative institutions and the Plans, Programs and Projects for the development of the sugar cane and ethanol sector in Mato Grosso do Sul.

Key words: Infrastructure. Logistics. Sugar cane. State.

RESUMEN

Con el crecimiento del sector sucroalcoholero en la provincia de Mato Grosso del Sur, el municipio de Dourados tiene especial interés en este sector agroindustrial para la instalación de usinas de azúcar y alcohol. La principal preocupación del gobierno está en desarrollar políticas de incentivo para el fomento del sector, sea con apoyo financiero para la instalación de agroindustrias o la creación de condiciones logísticas para la producción de la caña de azúcar. Este estudio tiene como objetivo comprender las relaciones del crecimiento de la producción canavieira y las transformaciones en la infraestructura carretera para el desembalse de la caña de azúcar en el periodo de 2008 a 2010. La investigación fue conducida con base en las teorías que discuten el avance de la lógica de producción capitalista sobre el campo, en la bibliografía regional, en el levantamiento de datos primarios en órganos y entidades representativas y en los Planes, Programas y Proyectos de desarrollo del sector sucroalcoholero para el estado de Mato Grosso del Sur.

Palabras Claves: Infraestructura. Logística. Caña de Azúcar. Provincia.

Prof. Dr. Walter Guedes da Silva
(geógrafo)
Universidade Estadual de Mato
Grosso do Sul
guedes@uems.br

João Murcili Junior
Graduando em Geografia
Universidade Estadual de Mato
Grosso do sul
jmurcili@gmail.com

INTRODUÇÃO

O Brasil vem se destacando no cenário mundial quando o assunto é agronegócio. O fomento para o setor chega por meio de investimentos do capital privado e do capital público, e neste cenário de interessante investimento ao longo das décadas de 1980 e 1990, principalmente com o incentivo do Programa Nacional do Álcool (Proálcool), o setor sucroalcooleiro tem registrado destaque no estado do Mato Grosso do Sul, conforme destaca Andrade (*apud* BACKES, 2009, p. 34) ao referir que o estado do Mato Grosso do Sul, juntamente com outros estados, “tornaram-se importantes produtores de cana-de-açúcar e de álcool nos últimos 15 anos, em consequência da política do Proálcool”.

O aumento do interesse de empresários do setor sucroalcooleiro com investimentos direcionados ao município de Dourados, nos desperta o interesse de compreender as relações do crescimento da produção canavieira e as transformações na infraestrutura rodoviária para o escoamento da cana-de-açúcar, no período de 2008 a 2010.

Esta pesquisa buscou compreender a relação do Estado com os capitais, público e privado, na modificação do território em prol do desenvolvimento da infraestrutura rodoviária, fazendo um breve resgate dos principais momentos do setor sucroalcooleiro e dos programas de desenvolvimento de infraestrutura rodoviária para melhorias da logística, com foco nas vias de escoamento da produção.

No que diz respeito aos procedimentos metodológicos, foram realizadas leituras, fichamentos e discussões de textos, além de levantamento de dados de entidades como Imasul (Instituto de Meio Ambiente de Mato Grosso do Sul), Seprotur (Secretaria de Estado de Desenvolvimento Agrário, da Produção, da Indústria, do Comércio e do Turismo, Canasat (Monitoramento da Cana-de-açúcar), bem como na base de informações coletadas em sites do Ministério dos Transportes, IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística), Inpe (Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais e Conab (Companhia Brasileira de Abastecimento).

Ainda, foram obtidos dados com grupos que representam o setor sucroalcooleiro como Biosul (Associação dos Produtores de Bioenergia de Mato Grosso do Sul), Jornal da Cana e de fichamentos de obras de grupos de estudos especializados no setor como a ESALQLOG - USP (Escola Superior de Agricultura “Luiz de Queiroz”, Grupo de Pesquisa e Extensão em Logística Agroindustrial), que proporcionaram o enriquecimento do conhecimento na área de logística e agroindústria. Consultas em bases de dados de órgãos oficiais no que diz respeito às instalações da agroindústria sucroalcooleira em Dourados-MS, visita ao Laboratório de Geoprocessamento do Ministério Público de Mato Grosso do Sul e parceria para as análises e composições das imagens de satélite e a elaboração de mapas, também fizeram parte desses procedimentos.

RELAÇÕES ENTRE O ESTADO E O CAPITAL E SUA ATUAÇÃO NO TERRITÓRIO EM PROL DA INFRAESTRUTURA E DA LOGÍSTICA

Tendo em vista o avançado processo de consolidação da produção da cana-de-açúcar no estado do Mato Grosso do Sul no início do século XXI, fica evidente as diferenças entre os investimentos privados e os investimentos públicos na infraestrutura rodoviária como garantia de que “a logística, compreendida como a expressão geográfica da circulação corporativa”, seja eficiente (CASTILLO, *apud* CASTILLO; FREDERICO, 2010a, p. 465). O capital privado financia o desenvolvimento da

produção da cana-de-açúcar, com investimentos em pesquisas de novas técnicas de plantio, manejo e modernização de equipamentos, desde o plantio até a colheita, o que traz, ano após ano, aumentos na produção, tendo o Estado por parceiro quando este, através das políticas de desenvolvimento, apoia a expansão da produção e do capital agroindustrial sucroalcooleiro, evidenciando as responsabilidades de cada setor com os investimentos.

Em contrapartida, o Estado não responde, com a mesma rapidez, em investimentos no modal rodoviário, pois a eficiência no fomento da produção não é acompanhada de investimentos que deem suporte à uma infraestrutura eficiente no escoamento desta produção.

É necessário que se reconheça o desenvolvimento da infraestrutura rodoviária para entender a importância dos processos logísticos que ocorrem na integração dos processos agrícolas aos processos industriais, onde após a colheita da cana-de-açúcar no campo, ocorre o transporte até a usina. A unidade fabril de processo da produção instalada na área rural, ainda depende essencialmente do transporte rodoviário, que não fez parte de políticas de transporte para melhorias, mesmo incluídas em programas de modernização e ampliação, e até o presente momento não mostraram resultados práticos.

Com o desenvolvimento da produção capitalista no atual período histórico, com a abrangência cada vez maior da globalização que se apresenta em variados setores, é necessário resgatar conceitos para que se possa entender a complexidade da integração que acaba por ocorrer quando dos processos de produção, ainda que essas ocorrências se apresentem em espaços geográficos cada vez mais fragmentados.

O conceito de Circuito Espacial Produtivo apresentado por Santos (1986) e Santos & Silveira (2001), ocorre em consonância com outro conceito presente na produção, o conceito de Região Competitiva e Logística, discutido por Castillo e Frederico (2010b), tornando mais complexo o entendimento da circulação corporativa, quando ocorrem os movimentos dos fluxos materiais e imateriais, até a apropriação da mais valia, momento que, efetivamente, se dá o resultado da produção capitalista.

A produção está presente em territórios fragmentados, ocorrendo em regiões diferentes, cada uma com suas características próprias, exercendo seus papéis nos fluxos que as perpassam, sejam materiais, quando na presença das coisas em um dado período histórico, como acessibilidade, infraestruturas gerais e energia elétrica; sejam imateriais, quando das normas que regem as características de cada região como benefícios fiscais, políticas de apoio à produção, reconhecimento de certificações de origem e demais normas que regem a produção (CASTILLO; FREDERICO, 2010b).

As regiões em que o movimento dos fluxos materiais e imateriais não encontrarem resistência serão destacadas das demais, surgindo então, a competitividade entre as regiões para determinados tipos de produtos. Dadas as condições dos lugares e das regiões, o conceito de Região Competitiva e Logística vem para explicar a organização e o uso dos territórios no atual período histórico.

A Região Competitiva se dá quando há especialização produtiva que atenda a fatores externos às regiões. Normalmente ocorrem para atender a parâmetros de qualidade e custo que acolham às exigências internacionais, ditadas por transnacionais que exploram essas Regiões. A produção nessas áreas é hegemônica sobre as demais atividades. Assim, atraem investimentos públicos e privados que focados nessas regiões produtivas, acabam por ocasionar a exclusão de outras porções do território (CASTILLO; FREDERICO, 2010b).

A Região Competitiva só é completa quando possui uma eficiente rede logística. A Logística é responsável por garantir a movimentação dos fluxos materiais e

imateriais de forma eficiente, para isso, agrega características que lhes dão vários significados para que sua abrangência seja completa, sendo apoiada em um conjunto de competências, entre as quais, estão a infraestrutura, as ações institucionais e a operacionalidade, o que lhe dá a imagem atual da circulação corporativa.

Na perspectiva do território da produção fragmentado, a Logística aparece como instrumento de unificação da produção, que atrelado a este cenário de necessidades de integração da infraestrutura, apresenta, também, a multimodalidade, fator que qualifica a produção e media os resultados que promovem uma Região Competitiva ser mais eficiente que outra.

Este estudo trata especificamente da infraestrutura disponível para a logística envolvida na produção da cana-de-açúcar, fundamentado em duas principais vertentes: Circuito Espacial Produtivo, que norteia o entendimento da circulação dos fluxos nos territórios fragmentados do setor sucroalcooleiro; e Logística, para compreender de que forma o setor sucroalcooleiro utiliza-se dos recursos disponíveis na modalidade do transporte rodoviário para otimizar a movimentação da produção, tendo, como objetivo, analisar a relação do Estado na modificação do território para a consolidação do capital, por meio dos investimentos aplicados a um determinado setor produtivo (CASTILLO; FREDERICO, 2010a).

No estado do Mato Grosso do Sul, mais especificamente na cidade de Dourados, a modalidade rodoviária é o modal mais usado para o transporte da cana-de-açúcar e de seus derivados, sendo que os modos hidroviário e ferroviário ainda carecem de investimentos, assim como de portos multimodais, que integrem todos os modos de transporte até os seus destinos finais.

Com a intenção de demonstrar um possível descompasso entre os investimentos do Estado em infraestrutura de escoamento de safra e os investimentos do setor produtivo canavieiro na qualificação e quantificação da produção, faz-se necessário um breve resgate da agricultura da cana-de-açúcar, acompanhando a formação do campo, que ocorreu desde a época colonial até os dias atuais.

HISTÓRICO DA EVOLUÇÃO DA PRODUÇÃO DA CANA-DE-AÇÚCAR E DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO

A cultura canavieira entrou em decadência em meados do século XVIII com a entrada do açúcar de beterraba produzido na Europa e do açúcar concorrente das Antilhas e Cuba. Nesse período, tem início a migração da atividade canavieira do litoral do Nordeste para o Oeste paulista (SZMRECSÁNYI, 1979).

O Estado começou a atuar na agroindústria canavieira quando, em 1933, o governo Vargas criou o IAA (Instituto do Açúcar e do Alcool), que controlava, por meio de estabelecimento de cotas, a produção de açúcar e de álcool, a aquisição de novos equipamentos e a modificação de equipamentos já instalados em usinas, com o objetivo de manter os preços em níveis aceitáveis para o mercado e evitar a superprodução (UDOP, 2013).

Enquanto, no mundo, a década de 1940 trazia consigo a consolidação do modal rodoviário, devido, principalmente, à expansão da indústria automobilística, no Brasil, devido a sua industrialização tardia, iniciava-se as políticas para a implantação de programas que fomentassem uma infraestrutura de transportes baseada em políticas públicas.

As políticas públicas para o setor de transporte visavam o desenvolvimento regional e a desconcentração do desenvolvimento da infraestrutura de transporte em regiões de maior produção. Com o II PND (Plano Nacional de Desenvolvimento), na

década de 1970 até a década de 1980, o Estado buscou investir em outros modais de transporte para sustentar a desconcentração do transporte no modal rodoviário, investimentos e planejamentos que não foram suficientes, e ainda hoje, ocorre a concentração de uma infraestrutura rodoviária em relação à defasagem de outros modais de transporte.

No início da década de 1960, na busca por maior produção, o setor sucroalcooleiro teve um avanço na modernização, alavancado por investimentos de capital privados a partir da criação da Copersucar (Cooperativa de Produtores de Açúcar do Estado de São Paulo), interessados na sustentação dos preços praticados até aquele momento. O Estado lança, em 1971, o Planalçucar (Programa Nacional de Melhoramento da Cana-de-açúcar), em parceria com o capital privado e Instituições Públicas, para o desenvolvimento de novas técnicas agrícolas de plantio e manejo, visando o controle de pragas, passando pela importação de maquinários e insumos agrícolas, e, finalmente, a infraestrutura logística de transporte (UDOP, 2013).

Em 1964, o governo militar implanta o PNV (Plano Nacional de Viação), a construção de estradas estava se consolidando e o avanço, para o Oeste, estava em pleno desenvolvimento com a inauguração de Brasília, unida a necessidade de integrar o país à nova capital, estabelecendo um marco para a Política de Transportes com definição da localização de todo um sistema de infraestrutura de viação, que permitisse atender a demanda nacional de circulação (BRASIL, 2014).

A década de 1970 foi um marco para a Indústria e o Agronegócio Sucroalcooleiro com os planos de recuperação implantados pelo Governo, possibilitando um incremento dos recursos gerados pela comercialização dos produtos sucroalcooleiros, tanto que o IAA criou, em 1973, o Programa de Incentivo Funproçucar para a modernização e remodelação da indústria sucroalcooleira que garantiu, ao Brasil, enfrentar as crises do petróleo que seguiram a partir de 1973.

Em 1975, o Governo Federal criou o Proálcool (Programa Nacional do Álcool), um programa de incentivo à produção do álcool com duas etapas: primeira com o uso do álcool anidro para ser adicionado à gasolina, quando o IAA permitiu a construção de destilarias anexas às usinas; segunda com o álcool hidratado para uso direto como combustível nos automóveis, nesta fase surgiram as destilarias autônomas.

Tal fato fomentou o desenvolvimento de novas áreas de produção no Paraná, Goiás, Mato Grosso e no atual Mato Grosso do Sul. Em 1980, a produção nacional atingiu 11 bilhões de litros e o Proálcool se tornou um programa com reconhecimento mundial e referência em energia renovável (UDOP, 2013). A partir da década de 1990, o setor sucroalcooleiro é desregulamentado com a extinção do IAA, que aliado aos investimentos no setor contribuíram para seu fortalecimento (BRAY; FERREIRA; RUAS, 2000).

Estimulados pelo fomento ao setor sucroalcooleiro na década de 1990, foram criadas novas usinas e destilarias para a produção de álcool e açúcar, consequentemente ocorreu o aumento da área de cultivo da cana-de-açúcar. O território onde essa produção aconteceu é modificado quando pequenos produtores, que atuavam com outras culturas agrícolas e pequena produção de gado, alteram sua produção e passaram a produzir a cana-de-açúcar para abastecer as novas indústrias sucroalcooleiras que se instalam no território brasileiro.

A ascensão do setor sucroalcooleiro é evidente no Brasil que teve uma safra de mais de 600.000.000 toneladas no período de 2009 – 2010 (ÚNICA, 2014), ficando numa posição de maior produtor de etanol e líder na produção e exportação de açúcar no mundo, influenciando a transformação social do campo, com geração de, aproximadamente, 4 milhões de empregos diretos e indiretos, modificando o

desenvolvimento econômico das regiões produtoras e entornos (JORNAL DA CANA, 2010) e fortalecendo o domínio das transnacionais e empresas nacionais com participação de capital estrangeiro, como Clean Energy Brazil, Grupo Odebrecht/ETHBioenergia/Spjitz e Grupo Bertim/JB Agropecuária (BACKES, 2009, p. 110), que chegam agora modificando o Sul do Mato Grosso do Sul, mais especificamente no município de Dourados.

INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE EM MATO GROSSO DO SUL E NO MUNICÍPIO DE DOURADOS

243

O desenvolvimento da infraestrutura de transporte em Mato Grosso do Sul segue os preceitos dos Corredores de Exportação (BRASIL, 1974). “Os objetivos desses programas são os de buscar uma maior racionalização e integração das diversas etapas do processo de escoamento de bens, para proporcionar ao país melhor competitividade no mercado internacional.” (GARDIM, 2008, p. 79). O desenvolvimento da infraestrutura de transporte sempre esteve atrelado aos planejamentos que envolviam o desenvolvimento de regiões e que consistem em dinamizar os fluxos materiais que perpassam estes territórios, para que os mesmos se tornem competitivos na relação com outros territórios e contribuam para o fortalecimento da economia do país. “O transporte intermodal contém a concepção de redução dos custos de carga, descarga e transbordo de uma modalidade para outra e os Corredores de Exportação são definidos como uma política do sistema de transportes.” (GARDIM, 2008, p. 79).

No estado do Mato Grosso do Sul ficou definido o desenvolvimento de sua infraestrutura de transporte a longo prazo, planejado conforme diretrizes do documento [MS 2020 – Cenários e Estratégias de Longo Prazo para Mato Grosso do Sul](#), que contém o MSTRANSP (Plano Diretor de Transporte de Mato Grosso do Sul), idealizado pelo governo estadual no ano 2000, como política para o desenvolvimento do estado que incorpora a multimodalidade de transporte como conceito para o desenvolvimento econômico e social.

O conceito de multimodalidade de transportes é vantajoso quando se fala em planejamento, mas no caso do Mato Grosso do Sul, coloca os investimentos no modal rodoviário em condições de igualdade com os investimentos de outros modais. “Nesta concepção rompe-se, portanto, com a orientação de cuidar basicamente da infraestrutura rodoviária, até então o modal preferido pelas políticas públicas no Brasil, para se pensar no conjunto das possibilidades de meios de transportes potenciais do País” (GARDIM, 2008, p. 78).

Nas políticas de desenvolvimento do Mato Grosso do Sul assistidas nas décadas de 1980 e 1990, assim como do Brasil, percebesse o constante esforço de manter a infraestrutura de transporte, aplicando a manutenção preventiva às rodovias, ainda que deficitária.

Como no Brasil, historicamente, houve a opção pelo desenvolvimento do sistema rodoviário, o que implicou no desmantelamento das ferrovias, na atualidade, repensa-se a intermodalidade dos transportes, partindo-se da realidade viária existente, de forma a pretender recuperar as linhas ferroviárias e desenvolver a navegação, de modo a integrá-las ao sistema rodoviário em vigor (GARDIM, 2008, p. 79).

Assim, Mato Grosso do Sul foi atendido por diversos projetos de desenvolvimento regional no período de 1960 a 1970, ainda como estado do Mato Grosso, como aqueles realizados pela SUDECO (Superintendência de Desenvolvimento

do Centro-Oeste) e pelo pelos PNDs (Planos Nacionais de Desenvolvimento) de 1970 até 1984, quando ambos entram em decadência.

Assim, juntamente com o Estado-Nação, entrariam em crise as políticas públicas voltadas para o planejamento e o desenvolvimento nacional/regional, de modo que os discursos governamentais, na última década do século XX, incorporariam os dizeres sobre os limites impostos pela pobreza e pela natureza, embora ainda se mantenha o modo de viver industrial-urbano como modelo de desenvolvimento para todos os povos do planeta: agora, sob a égide da “globalização”, da liberalização econômica, da abertura comercial e das privatizações (ABREU, 2008, p. 118).

A partir de 2007, o foco passou a ser nos recursos provenientes do PAC (Programa de Aceleração do Crescimento), embora tal programa não seja reconhecido como uma Política Nacional de Desenvolvimento Regional, “obviamente, as obras do PAC auxiliarão no desenvolvimento regional nas localidades onde forem executadas, mas, em razão das evidências, o PAC não é caracteristicamente programa de desenvolvimento regional.” (MCIDADES *apud*, DANTAS, 2011, p. 65). Com ele, os dirigentes dos municípios do Mato Grosso do Sul focalizaram, junto de seus parceiros políticos, nas esferas federal e estaduais, esforços para participarem da distribuição de investimentos para as necessidades de seus municípios. Com posição e condições geográficas privilegiadas para o desenvolvimento da atividade canavieira, o estado do Mato Grosso do Sul tornou-se um região de interesse para os investimentos do capital ligado a indústria canavieira.

A geografia do estado lhe confere uma individualidade marcada por sua posição geográfica justaposta na América do Sul, podendo atuar como um elo para os fluxos entre os oceanos Atlântico e Pacífico e a porção centro meridional deste continente, o que apresenta uma importância que, do ponto de vista geopolítico e geoeconômico, vai além dos limites do território brasileiro. Outro aspecto particular deste estado é sua estrutura física e condição de fronteira (OLIVEIRA, et. al., 2011, p. 374).

Com sua localização geográfica privilegiada, aliada às políticas de incentivo estatal, o estado do Mato Grosso do Sul recebeu atenção para os investimentos na produção de cana-de-açúcar que favoreceu a instalação de usinas e destilarias de açúcar e álcool. Em 2008 eram 9 usinas em operação, em 2013 esse número chegou a 25 usinas e destilarias em operação (UDOP, 2013).

Acompanhando o ritmo das instalações industriais sucroalcooleiras, a produção da cana-de-açúcar segue a tendência de crescimento do setor visando atender a demanda da indústria e garantir os investimentos aplicados. No mesmo ritmo de crescimento dos estabelecimentos de produção da cana-de-açúcar, os subprodutos também apresentam aumento de produção, exigindo ainda mais infraestrutura de transporte para composição de uma logística eficiente de distribuição da produção. Em 2008, a produção de cana-de-açúcar foi de 18.090 mil/ton., chegando a 33.510 mil/ton. no ano de 2010 (Biosul, 2014).

O município de Dourados tem posição estratégica no Sul do estado do Mato Grosso do Sul, fato que contribuiu para torná-lo pólo de desenvolvimento regional e para que o mesmo receba-se atenção de planos que afirmaram esse potencial regional.

Devido à sua importância no contexto regional, historicamente o município sempre recebeu atenção especial no que diz respeito à sua inserção junto a programas de desenvolvimento como, por exemplo, a implantação da

Colônia Agrícola Nacional de Dourados (CAND) criada em 1943; o Programa Especial de Desenvolvimento da Região da Grande Dourados (PRODEGRAN) e o PRÓ-CIDADES – Programa Nacional Cidades de Porte Médio, no início dos anos de 1980 (DANTAS, 2011, p. 92).

A partir de 2007, os investimentos do agronegócio sucroalcooleiro se intensificaram e no período de 2008 a 2010, e o município de Dourados tornou-se o principal foco de investimentos do setor sucroalcooleiro no estado do Mato Grosso do Sul, com evolução na área plantada de cana-de-açúcar, que passou de 5,03 mil/ha em 2008 para 19,73 mil/ha em 2010, segundo Conab e Única.

O município de Dourados foi contemplado com recursos do Estado para fomentar sua economia, incluído em programas e planos nacionais e estaduais, diretamente para a região de abrangência do município, mas no caso específico da cana-de-açúcar, ocorreram falhas de planejamento, com estudos que não levaram em consideração o aumento do tráfego de veículos pesados, principalmente os chamados caminhões rodotrens, agora trafegando nas rodovias já existentes, com déficit de manutenção, sinalização e estrutura para absorver a demanda de tráfego.

As principais obras de infraestrutura rodoviária ocorridas no período de 2008 a 2010 no município de Dourados, foram aquelas de mobilidade urbana, sendo que estas obras se localizaram em torno do perímetro da cidade de Dourados, principalmente as contempladas com os recursos do PAC, como a duplicação da BR 163 e o contorno da Cidade de Dourados, obras pontuais e de interesse da visibilidade política, mas sem um planejamento de infraestrutura para o escoamento de safras e direcionamento a futuros investimentos.

Segundo as diretrizes do PAC para o Eixo da Logística, dentre outros objetivos, as ações empreendidas em Mato Grosso do Sul visam “Escoar a produção regional para consumo interno e exportação, aumentando a competitividade regional: BR-359.” Constatamos que a questão da competitividade está presente no interior do Plano Plurianual de Investimentos de Mato Grosso do Sul para o período de 2008 a 2011. Existem elementos que justificam a preocupação do Estado no que diz respeito aos investimentos no setor da infraestrutura. “Fazer de Mato Grosso do Sul um Estado mais competitivo e com desenvolvimento sustentável” é a ideia-síntese da atual gestão, que se expressa no PPA (2008/2011) no âmbito do Poder Executivo, através, dentre outras, das seguintes diretrizes: Aumento da competitividade do Estado no que diz respeito aos recursos humanos, físicos, de conhecimento, de capital e de infraestrutura (DANTAS, 2011, p. 75).

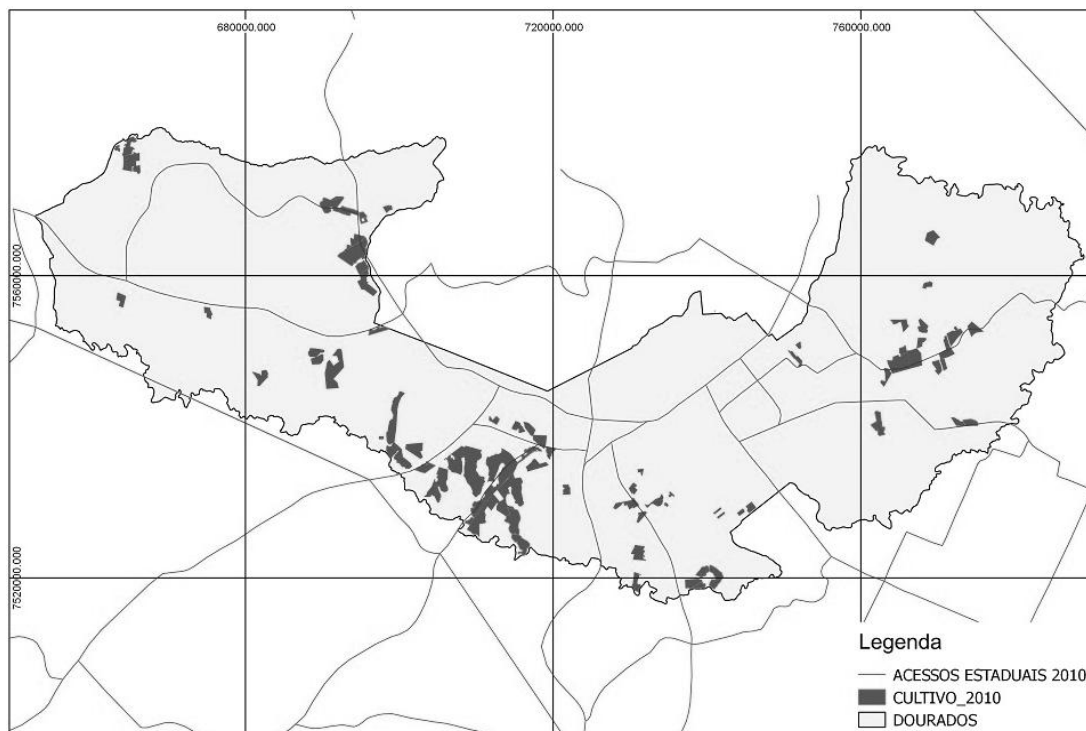
As ações que orientaram o fomento da área plantada da cana-de-açúcar cresceram em ritmo mais acelerado do que a infraestrutura rodoviária para o escoamento da produção. Os entraves políticos, atrelados às políticas de desenvolvimento regional, impediram que a malha rodoviária se expandisse na mesma velocidade, o que resultou na movimentação deficitária do escoamento da safra entre os anos de 2008 e 2010.

Mapa 01: Área plantada de cana-de-açúcar e rodovias implantadas no município de Dourados em 2008



Fontes: Ministério dos Transportes e Canasat, 2014.
Org.: MURCILI JUNIOR, 2014.

Mapa 02: Área plantada de cana-de-açúcar e rodovias implantadas no município de Dourados em 2010



Fontes: Ministério dos Transportes e Canasat, 2014.
Org.: MURCILI JUNIOR, 2014.

Evidencia-se que o estado do Mato Grosso do Sul demonstra preocupação com a infraestrutura de transporte, fomentando a multimodalidade com financiamentos públicos direcionados ao incremento do capital privado, uma vez que a melhoria na infraestrutura de transportes reduz custos, torna o território mais competitivo e, conseqüentemente, aumentam os lucros. Espera-se para os próximos anos um aumento nos investimentos, já que atualmente há muita cobrança dos setores produtores para que se consolidem ações de melhorias que tornem os transportes realmente eficazes.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Com a intensificação das políticas de desenvolvimento regional, principalmente a partir de 2002 com o MSTRANSP (Plano Diretor de Transportes de Mato Grosso do Sul) para o setor de infraestrutura, fica evidente que no Mato Grosso do Sul, conforme aponta Souza (2008, p.114) “constatamos uma tendência a reorientação da matriz de transporte, através do incremento da participação do modal hidroviário (e ferroviário) e da implantação de eixos/terminais multimodais. Vale dizer, essa estratégia se dá fundamentalmente com o financiamento público”.

No caso do município de Dourados, mesmo este sendo considerado um pólo para a região sul do estado do Mato Grosso do Sul, localizado de forma estratégica para a distribuição de produtos por meio das rodovias, escoando tanto para a região Sudeste do Brasil, quanto para os países do MERCOSUL (Mercado Comum do Sul), não foram encontrados planejamentos específicos para políticas de desenvolvimento da infraestrutura de transporte rodoviário, onde o município de Dourados fosse priorizado em função da sua localização geográfica estratégica e a importância de sua produção, ficando a cargo do governo estadual e federal os investimentos e as políticas de desenvolvimento.

O Ministério dos Transportes é responsável por algumas das políticas de transporte, como: PIL (Programa de Investimento em Logística), PNLT (Programa Nacional de Logística e Transporte), CONIT (Conselho Nacional de Políticas de Transporte) e também pela PNT (Pesquisa Nacional de Tráfego), o que mostra o interesse do Estado nas infraestruturas de transporte. Esses programas não deixam claro os critérios para que uma região seja incluída nas obras de melhoria. A maioria se apropria das melhorias apenas por estarem no curso de uma rodovia e não porque apresentam qualificação que justifique a inclusão do município nessas políticas de desenvolvimento.

Para o município de Dourados, restou uma pequena parcela de investimentos na infraestrutura rodoviária e o excesso de ações governamentais de planejamento, apenas para justificar os grandes investimentos em favor do capital privado. No PAC, no ano de 2010, que favoreceu o município de Dourados por meio das ações de melhoria da mobilidade urbana, não foi considerado o aumento da produção agrícola do município e conseqüentemente a necessidade de escoamento dessa produção através das rodovias que circundam o município.

A preocupação do Estado com a infraestrutura de transportes e a manutenção dos aumentos de produção, indicam que novas relações entre o crescimento da produção e as transformações na infraestrutura rodoviária, devem ser revisadas enquanto o estado do Mato Grosso do Sul manter este percurso de desenvolvimento pautado no setor sucroalcooleiro. Os problemas que compõe os temas infraestrutura e logística provocam uma amplitude de debates que resultam em novas linhas de pesquisa na busca de reflexões teóricas para o aprofundamento dos estudos das transformações territoriais, sociais e econômicas no desenvolvimento das regiões.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ABREU, S. Mato Grosso do Sul - Aspectos Contraditórios das Políticas Públicas de Desenvolvimento: Novas/Velhas Práticas... In: LAMOSO, L. P. (Org.). **Transportes e Políticas Públicas em Mato Grosso do Sul**. Dourados: UFGD, 2008. pp. 117-134.
- BACKES, T. R. **O Capital Agroindustrial Canavieiro no Mato Grosso do Sul e a Internacionalização da Produção**. 2009. Dissertação (Mestrado em Geografia), Dourados: UFGD.
- BIOSUL. **Associação dos Produtores de Bioenergia de Mato Grosso do Sul**. Disponível em: <<http://www.biosulms.com.br/>>. Acesso em: junho/2014.
- BRASIL. Ministério dos transportes. **Sistema Nacional de Viação**. Disponível em: <<http://www2.transportes.gov.br/bit/02-rodo/snv-rodo.html>>. Acesso em: julho/2014.
- BRASIL. Presidência da República. **Projeto do II Plano Nacional de Desenvolvimento**. Brasília, 1974.
- BRAY, S. C; FERREIRA, E. R; RUAS, D. G. G. **As políticas da agroindústria canavieira e o Próalcoool no Brasil**. Marília: Unesp, 2000.
- CANASAT. **Monitoramento da Cana-de-Açúcar**. Disponível em: <<http://www.dsr.inpe.br/laf/canasat/index.html>>. Acesso em junho/2014.
- CASTILLO, R.; FREDERICO, S. Espaço geográfico, produção e movimento: uma reflexão sobre o Conceito de circuito espacial produtivo. **Revista Sociedade & Natureza**. Uberlândia, 22(3), pp. 461-474, dez., 2010a.
- _____. Dinâmica Regional e Globalização: espaços competitivos agrícolas no território brasileiro. **Mercator**. Vol. 9, n. 18, pp. 17-26, jan./abr., 2010b.
- CONAB. Companhia Brasileira de Abastecimento. **Séries Históricas**. Disponível em: <http://www.conab.gov.br/conteudos.php?a=1252&t=2&Pagina_objcmsconteudos=2#A_objcmsconteudos>. Acesso em: junho/2014.
- DANTAS, D. S. **Ações e Desdobramentos do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) na cidade de Dourados (MS)**. 2011. Dissertação (Mestrado em Geografia), Dourados: UFGD.
- DNIT. Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte. **Geotecnologias Aplicadas**. Disponível em: <<http://www.transportes.gov.br/conteudo/3280>>. Acesso em: novembro/2013.
- ESALQ-LOG. Grupo de Pesquisa e Extensão em Logística Agroindustrial. Disponível em: <<http://log.esalq.usp.br/home/pt/mapas.php>>. Acesso em: maio/2013.
- GARDIM, C. Mato Grosso do Sul: Considerações sobre Política de Transporte e Projetos de Integração Continental, In: LAMOSO, L. P. (Org.). **Transportes e Políticas Públicas em Mato Grosso do Sul**. Dourados: UFGD, 2008. pp. 77-91.
- IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Mapas. **Bases e Referenciais**. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/indicadores/agropecuaria/lspa/default.shtm>>. Acesso em: junho/2014.
- INPE. Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais. Disponível em: <<http://www.dsr.inpe.br/laf/canasat/>>. Acesso em: junho/2014.
- JORNAL CANA. **Instrumentos de política para o setor sucroalcooleiro**. Disponível em: <http://www.jornalcana.com.br/Conteudo/EdicoesAnteriores.asp>>. Acesso em: março/2010.
- MATO GROSSO DO SUL. **AGESUL**, Agência Estadual de Gestão de Empreendimentos. Disponível em: <<http://www.agesul.ms.gov.br/>>. Acesso em: julho/2013.

MATO GROSSO DO SUL. Secretaria de Estado de Planejamento e de Ciência e Tecnologia. Companhia de Gás do Estado de Mato Grosso do Sul. **Cenários e estratégias de longo prazo - MS-2020**. Disponível em:

<<http://www.semec.ms.gov.br/control/ShowFile.php?id=2913>>. Acesso em: julho/2013.

MATO GROSSO DO SUL. Secretaria de Estado de Desenvolvimento Agrário, da Produção, da Indústria, do Comércio e do Turismo. **CDI - Conselho de Desenvolvimento Industrial**. Disponível em: <<http://www.seprotur.ms.gov.br>>. Acesso em: julho/2013.

OLIVEIRA, T. C. M. de; PAIXÃO, R. O.; YONAMINI, S. S. Mato Grosso do Sul: Dinâmica Urbano-regional do estado. In: PEREIRA, R. H. M.; FURTADO, B. A. **Dinâmica urbano-regional**. Rede urbana e suas interfaces. Brasília: Ipea, 2011. pp. 371-398.

SANTOS, Milton. Circuitos espaciais da produção: um comentário. In: SOUZA, M.A.A.; SANTOS, M. (Org.). **A construção do espaço**. São Paulo: Nobel, 1986. pp. 121-134.

SANTOS, M.; SILVEIRA, M. L. **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI**. São Paulo: Record, 2001.

SZMRECSÁNYI, T. **O planejamento da agroindústria canavieira no Brasil (1930-1975)**. São Paulo: Hucitec/UNICAMP, 1979.

SOUZA, A. O. Modernização e Desenvolvimento: Aspectos da Política Hidroviária no Mato Grosso do Sul. In: LAMOSO, L. P. (Org.). **Transportes e Políticas Públicas em Mato Grosso do Sul**. Dourados: UFGD, 2008. pp. 93-116.

UDOP. União dos Produtores de Bioenergia. Disponível em: <<http://www.udop.com.br>>. Acesso em: maio/2013.

UNICA. União da Indústria de Cana-de-açúcar. Disponível em: <<http://www.unica.com.br>>. Acesso em: junho/2014.