



## OS MODAIS DE TRANSPORTES E AS EXPORTAÇÕES DE MATO GROSSO DO SUL/BRASIL<sup>1</sup>

Prof. Me. Marcos Henrique Prudencio da Silva<sup>2</sup>  
marcosprudencio22@gmail.com

Para citar este artículo puede utilizar el siguiente formato:

Marcos Henrique Prudencio da Silva (2019): "Os modais de transportes e as exportações de Mato Grosso do Sul/Brasil", Revista Caribeña de Ciencias Sociales (marzo 2019). En línea

<https://www.eumed.net/rev/caribe/2019/03/transportes-exportacoes-brasil.html>

### Resumo

Este estudo pretende ser uma pequena reflexão sobre os dados de exportações de *commodities* pelos modais de transportes de Mato Grosso do Sul/Brasil. A realização do lucro ganha grandes proporções nesta época de globalização, e sobretudo os transportes são elementos fundamentais para isto. O Brasil é um dos maiores produtores de *commodities* do mundo, especialmente em sua área central, no caso onde se localiza o estado de Mato Grosso do Sul. Estes produtos se tornaram o norte das exportações tanto do estado quanto do país e isso pode representar um grande perigo, visto o avanço na compra de terras para produção de *commodities* por parte do maior parceiro comercial deste setor com o Brasil, a China.

### Resumen

Este estudio pretende ser una pequeña reflexión sobre los datos de exportaciones de commodities por los modales de transportes de Mato Grosso do Sul / Brasil. La realización del beneficio gana grandes proporciones en esta época de globalización, y sobre todo los transportes son elementos fundamentales para ello. Brasil es uno de los mayores productores de commodities del mundo, especialmente en su área central, en el caso donde se ubica el estado de Mato Grosso do Sul. Estos productos se han convertido en el norte de las exportaciones tanto del estado y del país, un gran peligro, visto el avance en la compra de tierras para producción de commodities por parte del mayor socio comercial de este sector con Brasil, China.

### Abstract

This study intends to be a small reflection on the data of exports of commodities by the modes of transport of Mato Grosso do Sul / Brazil. The realization of the profit gains great proportions in this era of globalization, and above all the transports are fundamental elements for this. Brazil is one of the largest producers of commodities in the world, especially in its central area, where the state of Mato Grosso do Sul is located. These products have become the northern exports

<sup>1</sup> Este artigo faz parte da pesquisa de mestrado intitulada "Geografia dos transportes e os setores produtivos de Mato Grosso do Sul", onde resultados estão expostos na dissertação de mestrado de mesmo. A pesquisa foi financiada pela Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES), e realizada na Universidade Federal de Mato Grosso do Sul (UFMS) no Campus de Três Lagoas/MS (CPTL).

<sup>2</sup> Mestre em Geografia, pelo Programa de Pós-Graduação em Geografia/PPGGEO/CPTL/UFMS. Realiza pesquisa na área de Geografia da Circulação, Transportes e Logística, Geografia Econômica, Geografia Urbana e Regional. Licenciado em Geografia pela Universidade Federal de Mato Grosso do Sul.

of both the state and the country and this may represent a great danger, given the advance in the purchase of land for production of commodities by the largest trading partner of this sector with Brazil, China.

## **1. As exportações de commodities em Mato Grosso do Sul/Brasil**

Na logística as cadeias produtivas, ou cadeias de suprimentos (supply's chains) elucidam como acontece a produção de mercadorias, o transporte de todos os componentes para fabricação, e seu futuro consumo. Na geografia este movimento é concebido por Santos (2006) como circuitos espaciais da produção. Rogério Silveira (2010) utiliza o transporte, a logística e a circulação para compreender como se realizam os circuitos espaciais da produção. O transporte sendo os modais e infraestruturas, a logística a organização e planejamento, e a circulação a efetiva realização do movimento de mercadorias.

A circulação de mercadorias de Mato Grosso do Sul são feitas pelas cinco maiores exportadoras segundo a Secretaria de Comércio Exterior (SECEX) em 2013. Infelizmente as empresas não colaboram no fornecimento de dados logístico, o que não é tão absurdo, a logística corporativa, é muito mais do que uma organização dos transportes, ela faz parte da própria mais valia da empresa, Rogério Silveira (2011) adverte que a mais valia da indústria atualmente se dá na circulação ao invés de só estar na produção, a competitividade é o fator dominante deste processo.

A logística é questão de segurança financeira por isto os dados que foram obtidos são de órgãos do Governo Federal, e pouco do Estadual, Mato Grosso do Sul não possui uma base de dados sobre a sua circulação, e situação de seus modais, complicando o trabalho de análises dos pesquisadores, pensar a circulação com boa abrangência de dados resultaria em melhorias para logística estadual, um P&D formado no próprio território.

Este artigo tenta esmiuçar os dados coletados na SECEX e no MDIC, sobre a circulação e logística dos principais produtos da pauta exportadora, sendo eles em ordem de grandeza de valores, a Soja, Celulose e Papel, Carne, Minério de Ferro, e Açúcar.

A plataforma ALICEWEB do MDIC forneceu os dados para elaboração de cartogramas de destino das exportações, segundo o modal utilizado, porém não é possível através dela estabelecer qual empresa escoar sua produção por qual modal, contudo, não é por esta situação que não servem para a análise. Os mapas temáticos gerados revelam a utilização dos modais tanto nas trocas com a América Latina quanto com os outros países.

Apesar de Mato Grosso do Sul não contar com saída para o mar, as exportações de soja, se realizam segundo a plataforma ALICEWEB no ano de 2013 pelo modal marítimo. Todavia a pesquisa de campo realizada em Chapadão do Sul em 2013, demonstrou que parte da produção de soja é escoada via férrea e rodoviária, com destino até o porto de Santo/SP e Paraguá/PR para posterior transferência marítima.

Baseado no primeiro cartograma (Figura 1) a exportação de soja sul mato-grossense em sua maior parte vai para a China, importante parceiro comercial do Brasil nos últimos anos.

Cerca de 84,7% da produção o que em cifras são US\$ 1.017.111.288, são direcionados para este país, menos de US\$ 90 mi, são repartidos entre os outros 16 países.

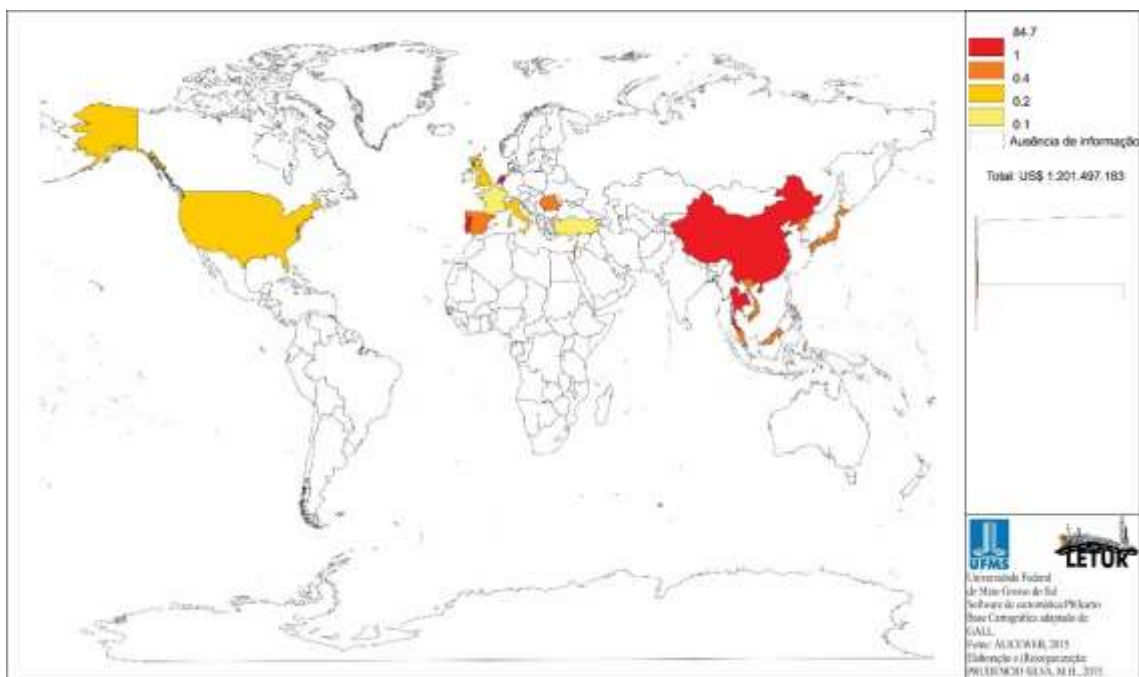


Figura 1: Exportação de Soja pelo modal marítimo.

A força dos países asiáticos na captação de produtos exportados foi anunciado por Bresser-Pereira (2010, p.59), ao dizer que:

[...] é evidente que o mundo está ante um novo desenvolvimento que engloba, não só a China, também a Índia, a Coreia, e todos os tigres asiáticos. O centro do mundo está se deslocando para a Ásia que possui uma população muito maior do que a que existe no Ocidente.

Além do vertiginoso crescimento econômico que estes países passam especialmente China, Taiwan, Coréia do Sul, Japão, e Índia eles possuem uma população muito grande entretanto pouca faixa territorial, excetuando a China, porém, a maior parte do seu terreno não é agricultável, bem como os demais países, existem poucas áreas para o plantio, logo a saída é a compra de produtos no mercado exterior, por isto uma quantidade tão grande de soja é comprada por eles.

Os EUA, e parte da Europa, como Portugal, Espanha, Romênia e sobretudo Holanda consomem uma parte da soja produzida no Mato Grosso do Sul. Respectivamente 0,3% (US\$ 3.311.320), 1% (US\$ 12.514.480), 0,6% (US\$ 7.351.161), 0,9% (US\$ 11.339.856) e 5,9% (US\$ 71.473.807). A Holanda sobressai com quase 6% da transação de soja, também com pouca área para plantação e somado ao rebaixamento do revelo, pode explicar essa grande quantidade, mas não somente neste fato reside a compra.

A explicação conta com outros pontos, seja para os países orientais, quantos aos demais, a exportação brasileira em sua maioria se encontra nos bens primários, autores como Lamoso (2014), Espíndola (2013) debateram o papel destes itens na economia brasileira e seu reflexo no território, iniciando uma discussão acerca da reprimarização e desindustrialização. Os autores concordam em dizer que é cedo e são necessárias mais pesquisas para se afirmar

que exista uma reprimarização e desindustrialização no Brasil. A reprimarização é um fenômeno ligado a doença holandesa.

Lamoso (2014) exemplifica o significado de doença holandesa:

O termo busca explicar por que países que contam com abundância de recursos naturais mesmo assim apresentariam problemas no crescimento econômico e na distribuição da riqueza, com índices sociais inferiores às economias menos dotadas. Na teoria econômica aparece mais frequentemente a denominação “Dutch disease”, como uma referência ao fenômeno ocorrido nos Países Baixos (Holanda) na década de 1960, quando foram descobertas reservas de gás natural. As exportações dessa commodity resultaram em um aumento da renda e ao mesmo tempo na apreciação da moeda nacional, o florim holandês, em função da entrada de divisas externas, o que tornou as exportações dos demais produtos manufaturados pouco competitivas, acarretando problemas para seu processo de industrialização.

Portanto a reprimarização seria uma volta a exportação de bens primários. Espíndola (2013) salienta que não se pode falar em uma reprimarização da pauta exportadora, pois, os produtos exportados não se concentram somente em commodities brutas<sup>3</sup>, sem beneficiamento, essas mercadorias passam por um longo processo industrial, que utilizam alto grau técnico e científico, não sendo primárias. Lamoso (2014) aborda este argumento, e em seu estudo com base no Mato Grosso do Sul enfatiza que não se pode falar em reprimarização:

O território não se reestrutura em função da reprimarização, do retorno à produção de bens primários em prejuízo dos industrializados, porque nunca deixou de ser predominantemente primário. Ainda têm peso as suas exportações de commodities (grãos e minério de ferro), enquanto a base industrial se amplia no nordeste do estado, baseada no preço do arrendamento da terra e na disponibilidade de recursos e investimentos de grupos internacionalizados (ADM, Bunge, Cargil, Louis Dreiffus, JBS, Fibria, Eldorado, Marfrig, Vale, entre outros). A expansão da base industrial traz em seu bojo o aumento da densidade nos sistemas de engenharia [...] (p.427).

A soja analisada é um bem primário, comprada por estes países para posterior beneficiamento, é mais uma razão do volume exportado. Mato Grosso do Sul mesmo com uma

---

<sup>3</sup> Os básicos, denominados “commodities brutas”, são mercadorias sem beneficiamento industrial, tais como, minérios de ferro, alumínio, manganês e cobre; petróleo bruto; soja em grão e farelo de soja; café em grão; fumo em folhas; carnes bovina, suína e de frango fresca “in natura”; milho em grão; algodão em bruto; frutas; etc. Os semimanufaturados, identificados como “commodities beneficiadas”, são produtos submetidos a pequenos processos de beneficiamento industrial no Brasil. Em tal grupo, estão produtos como açúcar em bruto; celulose; alumínio em bruto, ouro não monetário, ferro gusa, semimanufaturados de ferro e aço; catodos de cobre e de níquel; óleo de soja em bruto; madeira serrada ou em estilhas; borracha sintética e artificial; etc. Os manufaturados são produtos submetidos a processo de industrialização. Fazem parte do grupo mercadorias como açúcar refinado; suco de laranja; óleos combustíveis; gasolina; café solúvel; etanol; alumínio em barras; laminados de ferro ou aço; óxidos e hidróxidos de alumínio; madeira perfurada; compensados; etc. Já os produtos não commodities são os laminados de aço, automóveis, produtos químicos e petroquímicos, calçados, máquinas e equipamentos, produtos eletroeletrônicos, chassis, etc (ESPINDOLA, p.2730-2731, 2013).

base de commodities, não se apresenta como uma reprimarização da sua produção, os itens feitos atravessam processos industriais e passam por cadeias de suprimentos complexas. A Figura 2, a seguir apresenta a exportação de mais uma commodities bruta, a carne bovina.

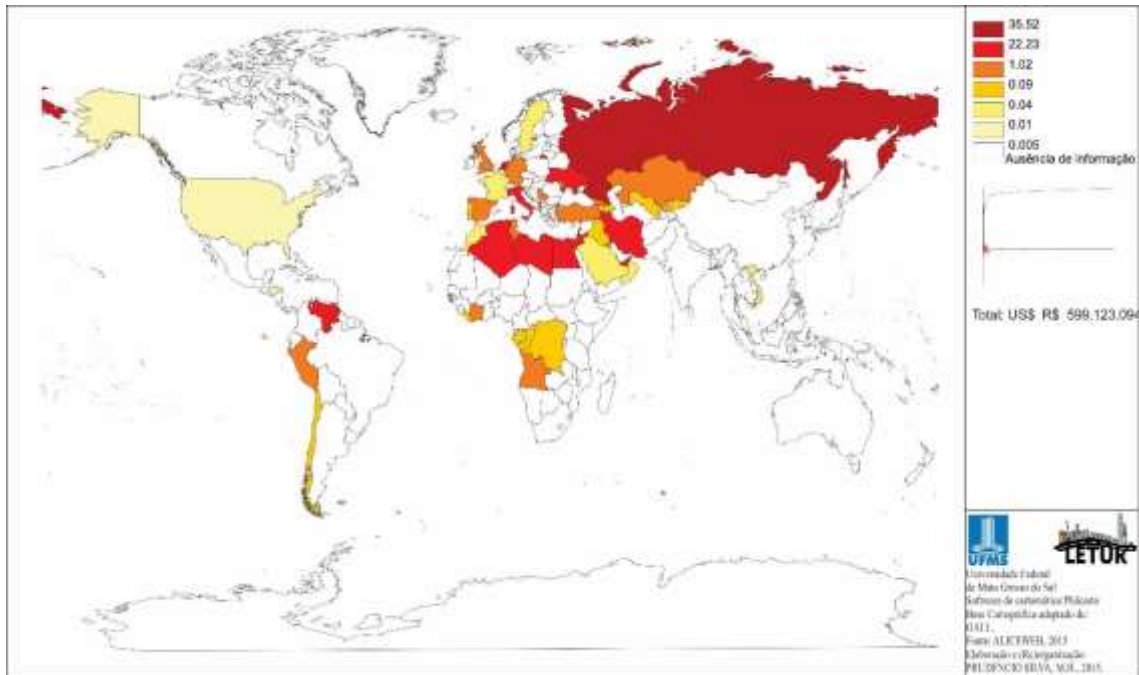


Figura 2: Exportação de Carne Bovina pelo modal marítimo.

A exportação acontece por dois modais o rodoviário e o marítimo. Neste cartograma, o traslado das mercadorias até a chegada ao porto, é executado por rodovia, o transporte deste tipo de produto não é feito pelo modal ferroviário ou fluvial, os caminhões refrigerados realizam a circulação inicial e os navios o final.

Os portos que escoam as carnes congeladas são o porto do Rio de Janeiro/RJ, de Santos/SP, de Paranaguá/PR, de Imbituba/SC, Itajaí/SC, São Francisco do Sul/SC e Porto de Rio Grande/RS. Ao todo sete portos que fazem parte do circuito da produção da carne bovina.

Dos dados obtidos para realização do mapa, Hong Kong por ser uma cidade-estado muito pequena pertencente a China, não aparece no mesmo, porém, ela conta com 22,23% (US\$ 133.188.078) do total de US\$ 599.123.094, uma quantidade expressiva, a segunda maior quantia exportada, a primeira ficando a cargo da Rússia, com 35,52% (US\$ 212.817.137), alíquota alta de importação, para compensar o clima que deixa mais de 50% do seu território congelado em certo período do ano. Os dois destinos juntos detêm quase 60% deste total.

Hong Kong apesar de não representar a China como um todo, participa do mesmo crescimento que o país, não se sabe ao certo mas possa se dizer que Hong Kong funcionaria como um centro de distribuição da carne bovina no país, relacionando isto ao fato de que a China não é destino desta commodity.

A Rússia é um dos principais destinos da carne bovina brasileira segundo a Associação Brasileira das Indústrias Exportadoras de Carnes (ABIEC, 2104), com o embargo da União Europeia e dos EUA à Rússia e o rebatimento com proibição de importações vindas destes

países por parte da Rússia em 2014, a quantidade de carne bovina importada do Brasil pode aumentar o que acarretaria um aumento do preço da carne no mercado interno.

Países do norte da África e do Oriente Médio são destinos das exportações de carne bovina do Brasil e no caso de Mato Grosso do Sul, juntos somam 21,26% todo este potencial é fruto de normas religiosas na preparação da carne. As religiões Islâmicas e Judaicas são predominantes nestas regiões, incidem sobre a pauta exportadora e consequentemente a dimensão geográfica dela, ou seja, a geoeconomia também é influenciada por critérios religiosos.

A ABIEC possui dois certificados o Halal para os islâmicos e Kosher para os judeus, são diretrizes que devem ser seguidas para que os países possam importar a carne bovina, existem regras de como proceder no abate animal, na embalagem do produto e a fiscalização de todo o processo é feita continuamente por um responsável dos certificados.

A influência religiosa perpassa os processos produtivos, o transporte e a própria economia do local que possui uma indústria exportadora. Sem os certificados a perda tanto de divisas para nação e de empregos e para o território sul mato-grossense seria grande.

No caso sul-americano a Venezuela (11,19%) é o maior importador via marítima da carne bovina sul mato-grossense, o Chile (0,04%), e Peru (0,09%), quase não possuem relevância nesse cenário. Contudo quando se olha para os dados de exportação via rodoviária, o Chile compra a quantia de US\$ 68.157.927, por este modal, contra 232.162 do outro modal. (Ver Figura 3).

As exportações para Venezuela por via marítima devem compensar o custo de frete ou a falta de infraestrutura para se realizar via rodoviária, sobre esta suposição a primeira opção é consequência da segunda.

O restante da exportação via rodoviária vão para Argentina, Uruguai, e Paraguai, são quantidades pequenas em relação ao Chile, mas grandes em comparação as exportações feitas via marítima para os países sul-americanos. A quantidade chilena, se deve ao mesmo fator que influencia os países asiáticos e alguns europeus, a falta de espaço para produção, o território do Chile é perpassado pela barreira natural da Cordilheira dos Andes, a maior parte desta formação geomorfológica se localiza neste local, portanto pastagens não é um recurso abundante como no Brasil.

As exportações de carne bovina se distribuem entre falta de integração, razões políticas religiosas, climáticas, e geomorfológicas. Vantagens comparativas que o Mato Grosso do Sul apresenta, boas terras para pastagens, expertise de um forte setor agropecuário, localização estratégica, sistemas de engenharia e incentivos fiscais que facilitam a predominância de produções voltadas para o mercado exterior.



Figura 3: Exportação de carne bovina por rodovia em 2013.

Seguindo as commodities brutas, o minério de ferro é produzido principalmente no estado em Corumbá/MS. As empresas de mineração e de construção civil estão presentes na cidade, principalmente a Vétria, Sobramil, e Vale do Rio Doce. Contando portos fluviais próprios que dão acesso ao mar pela Bacia do Prata.

As balsas de minério de ferro se dirigem para Bolívia e outros países sul-americanos, contudo o ALICEWEB, não capturou este movimento, mostrando que há uma discrepância entre as bases de dados do Governo Federal. O Governo Estadual como não possui um sistema com estes dados também não revela o tráfego de minério de ferro pela Rio Paraguai.

Utilizando o portal do MDIC, se têm um valor de US\$ F.O.B. 400.593.926 de exportação de minério de ferro, diferente dos US\$ F.O.B. 450.788.020 do total demonstrado da ALICEWEB. Para os pesquisadores a dificuldade de obtenção de dados seja com visitas *in loco* ou plataformas governamentais não é um fato novo. Neste caso a ALICEWEB atende mais os requisitos da pesquisa por isso a escolha feita por esta base de dados. Uma base de dados governamental unificada seria a melhor opção porém não existe ainda.

Com ajuda da pesquisa de campo feita em Corumbá/MS em julho de 2014, foi permitido averiguar o carregamento de embarcações com este produto para Bolívia, e Paraguai, contudo sem números exatos, as corporações não liberam estes dados. Por isto a iniciativa de uma base dados para análises feita pelo próprio Governo Estadual poderia solucionar este problema. (Figura 4).

Continuando a análise, 94,5 % do minério de ferro é exportado para Argentina via fluvial, saindo do Porto de Corumbá/MS, ou seja, quase o total da produção exportada deste produto se dirige ao sul da Bacia do Prata, enquanto o outros afluem para o Paraguai (0,6%), Espanha (0,4%) e Reino Unido (4,5%).

O transporte hidroviário é reconhecido pela grande quantidade de material que pode levar por uma grande distância, esta relação entre produto e espaço percorrido resulta no TKU



(Tonelagem por Quilômetro Útil), é uma das melhores formas de transportar commodities, e desobstruir o trânsito terrestre, geralmente feito por caminhão. Mesmo sendo um dos produtos mais exportados, o minério é uma commodity bruta, sem beneficiamento passemos para os outros dois produtos restantes, duas commodities beneficiadas.



Figura 4: Exportação de Minério de Ferro pelo modal fluvial.

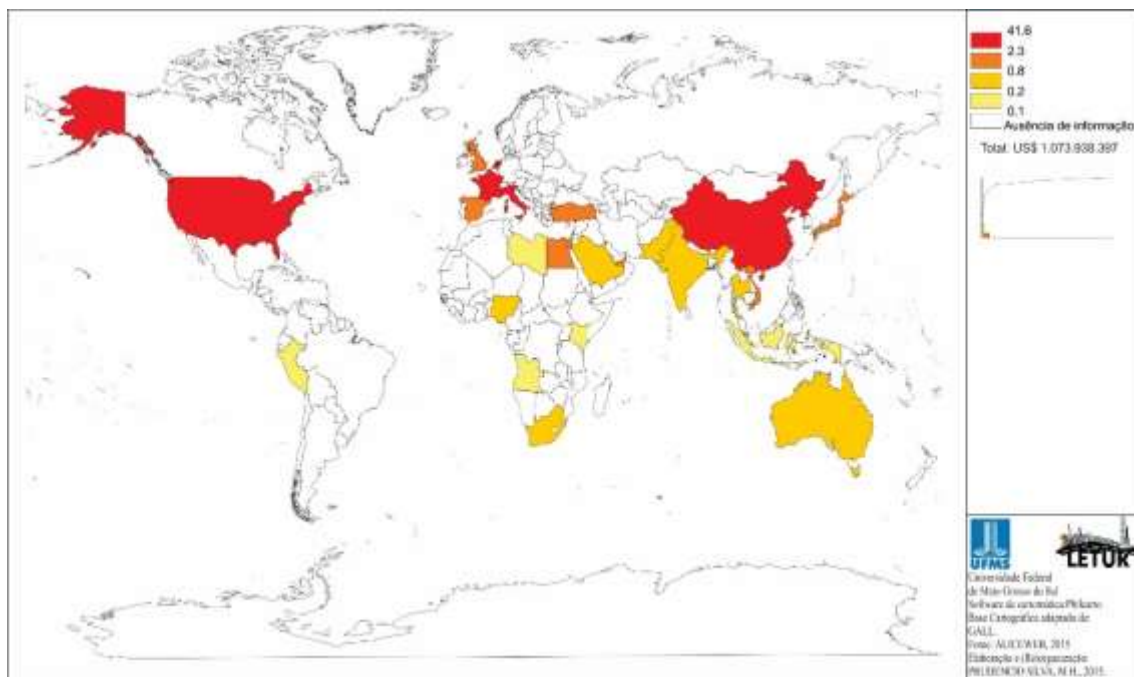


Figura 5: Exportação de Celulose e Papel pelo modal marítimo.

A Figura 5 traz as exportações mundiais de celulose e papel pelo modal marítimo. As duas grandes fábricas localizadas em Três Lagoas/MS transportam seus produtos por três vias, rodoviária, fluvial e ferroviária, uma distribuição maior por modal, porém, a quantidade transportada por cada modal até o porto final, esbarra novamente na obtenção de dados junto as empresas e falta de banco de dados público.



O caminho para exportação da Eldorado/Brasil sai de sua unidade até Aparecida do Taboado/MS via rodoviária, onde é feito o transbordo para os trens de seu terminal privado, e segue para o Porto de Santos, ou sai de seu TUP e vai para Pederneiras/SP, onde é relocado para via ferroviária e segue para Santos. A FIBRIA faz o trajeto por via fluvial até Pederneiras/SP e após segue de trem a Santos/SP ou pelo modal ferroviário, que sai de seu *site* fabril. Uma logística integrada entre os diversos modais, que aumentam a competitividade da celulose e do papel no mercado mundial.

Segundo os dados obtidos na plataforma ALICEWEB 41,4% (US\$ F.O.B 444.900.602) da pasta química de madeira é enviada para a China, seguido por 19,5% (US\$ F.O.B. 208.945.512) para Itália, e 15,3% (US\$ F.O.B. 164.116.235) para Holanda. Somadas são 75,12% do total de celulose exportado, os outros 24,88% são divididos por 70 países diferentes. A abrangência da celulose produzida em Mato Grosso do Sul é alta, a China como o grande parceiro comercial brasileiro consome grande parte deste material que apesar de beneficiado, irá transformá-lo em outros derivados, em outros tipos de papéis.

A participação sul-americana neste tipo de exportação, via marítima, é feita pelo Peru com 0,1%, uma absorção quase nula do produto brasileiro. Poderia afirmar que em outros modais a participação aumentaria, mas a Figura 6, apresenta o transporte via ferroviária e rodoviária.

Os dois modais não provocam diferença na quantidade exportada mas revelam que mesmo em um ambiente mais propícios as trocas, isto é, com países vizinhos, não acontecem transações, denotando não uma falta de poder aquisitivo para compra, mas falta de políticas para integração, a lógica seria se o Brasil produz uma celulose de boa qualidade e relativamente com um custo logística mais barato pela distância menor, a compra ser realizada. Bolívia, Paraguai e Argentina são os únicos participantes.

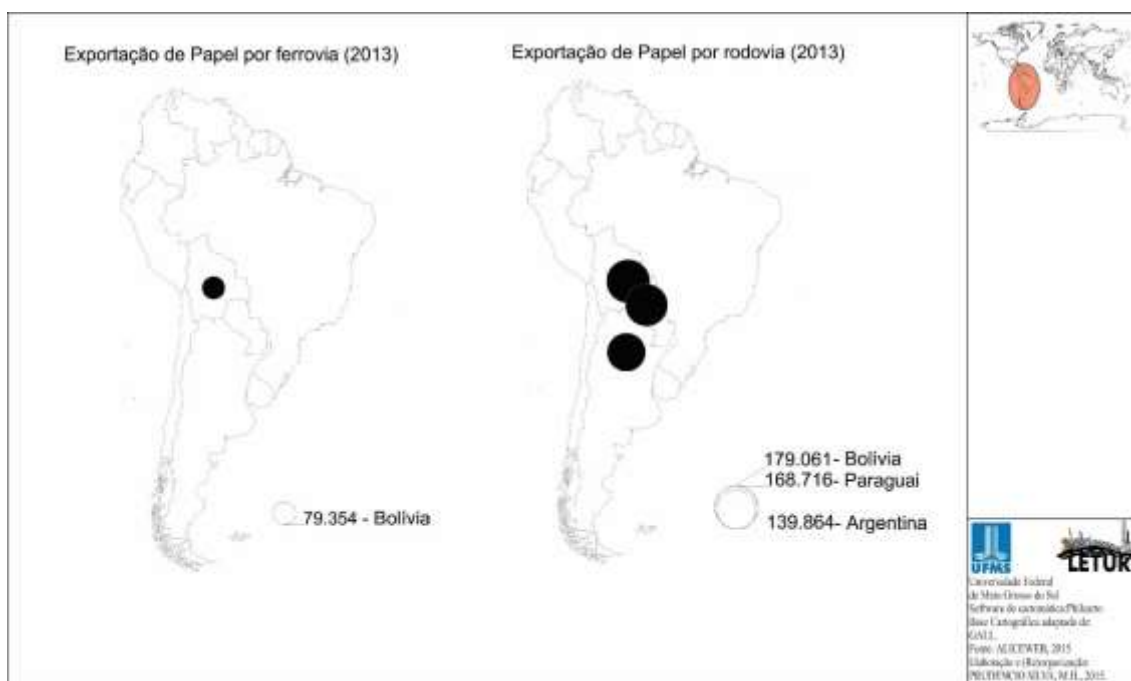


Figura 6: Exportação de Celulose e Papel por rodovia e ferrovia.

No caso de melhor aproveitamento no transporte, mais uma vez a falta de integração, de infraestruturas para o transporte, é verificada, paradoxalmente o transporte rodoviário que é mais oneroso em todos os sentidos tem maior uso que o ferroviário, e isto, não se deve somente a falta de ferrovias, existe uma ligação deste modal com a Bolívia e mesmo assim a quantidade transportada pela rodovia é maior que pela ferrovia, é um duplo ponto que demonstram a ineficiência em transportes na América do Sul, a falta de integração física e política.

Em todos os outros cartogramas isto se repete, a herança da formação sócioespacial brasileira de um país exportador, com comunicações voltadas para o mercado mundial, transoceânico, ressoa nos territórios.

A Figura 7 aponta as exportações de açúcar e álcool (etanol) por via marítima, as duas produções circulam no território até os portos de Santos/SP, Rio de Janeiro/RJ, e Itajaí/SC por vias fluviais e rodoviárias. Os maiores compradores de açúcar se encontram no oriente, a Rússia lidera com 16,2% (US\$ F.O.B. 80.853.633), seguido pela Argélia 13,8% (US\$ F.O.B. 68.767.294), Malásia 8,2% (US\$ F.O.B. 41.026.001), Bangladesh 5,5% (US\$ F.O.B. 27.670.118), Índia 5,4% 27.112.835, e China 4,7% (US\$ F.O.B. 23.460.429). No Ocidente maior volume é do Canadá com 9,8% (US\$ F.O.B. 49.124.247).

A distribuição do açúcar já é mais fracionada, não há compradores que se destacam por uma alíquota alta. A participação de países chamados emergentes é maior que os desenvolvidos, apenas o Canadá desponta com uma quantidade expressiva. Quanto ao álcool produzido em Mato Grosso do Sul, os dados da plataforma ALICEWEB apontam o EUA como único comprador neste período. A questão gira em torno do mercado norte americano, por fabricar seu próprio etanol a partir do milho, e ser um competidor no mercado do combustível, qual seria a necessidade na compra de etanol brasileiro?

O portal do MDIC sobre a Nomenclatura Comum do Mercosul (NCM) do etanol indica que o produto comprado pelos EUA é o Álcool etílico n/desnaturado c/teor água, utilizado principalmente como combustível para processos industriais, pode se supor que a razão da compra seja para operacionalização industrial do que para combustível de automóveis. A eficiência do etanol brasileiro é melhor que o americano, porém, é melhor gastá-lo no processo fabril, aumentando a produtividade do que nos veículos, favorecendo o produto próprio.

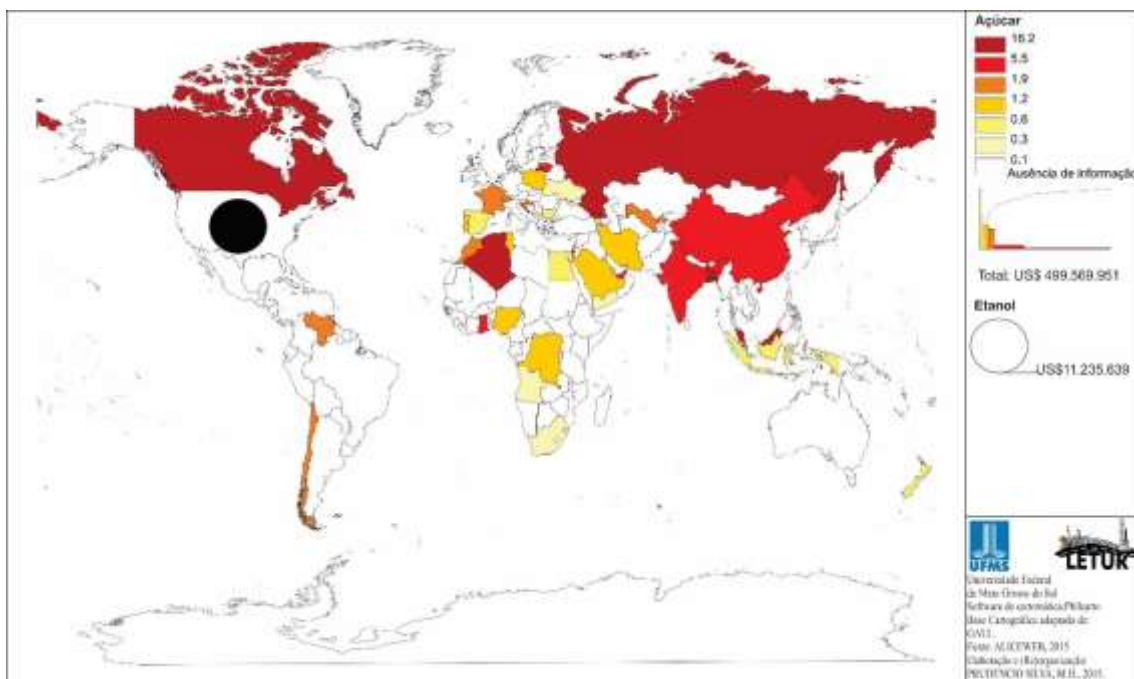


Figura 7: Exportação de Açúcar e Álcool pelo modal marítimo.

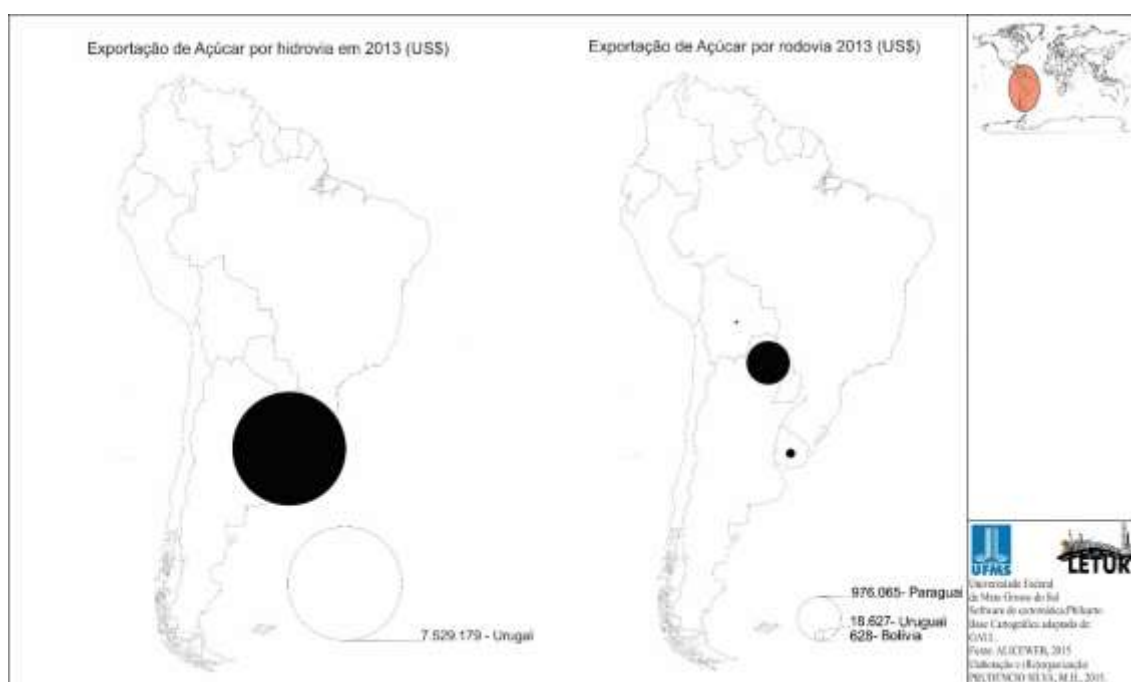


Figura 8: Exportação de Açúcar e Álcool pelo modal hidroviário.

As mercadorias que circulam para a América do Sul na Figura 7, são poucas em relação ao total mundial mas em termos de localidade são quase do mesmo tamanho que a circulação por hidrovia fluvial da Figura 8. O Chile (1,5%) e Venezuela (1,4%), são os destinos do primeiro cartograma, e o Uruguai do segundo.

O Chile compra US\$ F.O.B 7.364.873, a Venezuela US\$ F.O.B. 7.119.490, enquanto o Uruguai US\$ F.O.B 7.529.179, quantias parecidas que possuem um TKU mais alto em relação as exportações via rodovia, o problema elencado a pouco sobre a circulação da celulose e papel retorna.

Os setores produtivos de Mato Grosso do Sul possuem um bom desempenho no mercado mundial. O estado possui boas produções de commodities brutas e beneficiadas, as brutas são as principais deste mercado, o que não significa que as beneficiadas não tenham um papel importante.

Grande entrave deste tipo de comércio é a doença holandesa como foi abordado, manter as negociações mais volta a produtos primários é e alto risco no mercado exterior. A exemplo tanto da Holanda, quanto mais recentemente da Austrália em setembro de 2014, quando a unidade fabril da mineradora Vale foi obrigada a parar a produção pela queda das importações chinesas de carvão mineral, gerando demissões e perda do movimento multiplicador da economia (O ESTADO DE SÃO PAULO, 2014).

A China é o maior parceiro comercial do Brasil, de Mato Grosso do Sul é a principal compradora da soja, e da celulose e papel, e parte da produção de açúcar, a queda nas importações podem ser provadas por vários fatores, mas é importante apurar que o país asiático tem comprado terrenos por toda África, e América do Sul, o que pode gerar futuros problemas ao Brasil. Delfim Neto (2010) abordou esta questão em sua coluna para Folha de São Paulo em 02 de junho de 2010:

China não serão capazes de sustentar a produção de bens e serviços necessários para uma população de 1,7 bilhão em 2050 (se a população crescer à taxa de 0,5% ao ano) com uma renda per capita da ordem de US\$ 71 mil -em dólares de 2009 (se o crescimento per capita for de apenas 6%). Isso, grosseiramente, representa quase 1,7 vez o PIB mundial de 2009! Sua simples menção mostra que, com sua população e seu "projetado" crescimento, a China não caberá na China! Não há água, não há solo, não há energia no território chinês para sustentá-lo. Ela precisará de outra China! É exatamente isto o que ela está fazendo: transformando as suas extraordinárias reservas de dólares (mais de US\$ 2,5 trilhões) em ativos reais. Compra na América Latina e na África terras para cultivar cereais (e eventualmente biocombustíveis) e explorar recursos minerais (minério de ferro, cobre etc.).

O ex-ministro da economia tem razão ao despertar este debate, comprando terras na África, e eventualmente cultivando ou explorando minérios, não haverá sentido em importar os mesmos produtos do Brasil, afinal, o continente africano é mais próximo da China. As vantagens em logística compensarão o investimento chinês.

Portanto não é suficiente que o Brasil e especificadamente o Mato Grosso do Sul paute sua produção principalmente em commodities, os riscos de um choque a longo prazo são altos. Com certeza melhorar a infraestrutura de transporte não seria a única opção redentora para a competitividade dos produtos nacionais, mas isto somado ao investimento em diversificação da produção, fabricação de bens de produção, com maior valor agregado resultaria em melhor desenvolvimento.

## Considerações Finais

A formação sócioespacial do estado não está preparada para um avanço neste ponto, a produção do território, os sistemas de engenharias, os benefícios fiscais, são arranjos para as commodities. Todavia não é algo impossível, aliado a integração física, econômica e política sul-americana, com uma rede de interação e inovação, poderia dar origem as novas formas de produzir e se desenvolver.

Mato Grosso do Sul conta uma faixa de fronteira abrangente, está localizado no centro sul do país, possui vários modais de transporte, e capital industrial de porte, uma rede cooperação voltada par ao desenvolvimento de novas tecnologias em diversas áreas é possível, o que se precisa é de investimento.

## Referências Bibliográficas

ANTAQ. **Agência Nacional de Transportes Aquáticos**. Transporte de cargas nas Hidrovias Brasileiras 2011.

\_\_\_\_\_. **Agência Nacional de Transportes Aquáticos**. Transporte de cargas nas Hidrovias Brasileiras 2012.

ARROYO, M. Circuitos espaciais de produção industrial e fluxos internacionais de mercadorias na dinâmica territorial do estado de São Paulo. In: **Boletim Campineiro de Geografia**, v., n. 1, p. 7-26. 2012.

CARGILL. **Cargill esmagadora de soja**. Disponível em: <  
<http://www.cargill.com.br/pt/index.jsp>>. Acesso em: 26 jul. 2014.

CNT. **Conselho Nacional de Transporte**. O sistema ferroviário brasileiro. 2013.

DNIT. Departamento Nacional de Infraestrutura e Transporte: **Condições das rodovias federais**. Disponível em: <<http://www1.dnit.gov.br/rodovias/condicoes/>> Acesso em: 26 jul. 2014.

ELDORADO BRASIL. **Eldorado Brasil, papel e celulose**. Disponível em: <  
<http://www.eldoradobrasil.com.br/>> Acesso em 26 jul. 2014.

FIBRIA. **Fibria papel e celulose**. Disponível em: < <http://www.fibria.com.br/pt/>> Acesso em: 26 jul. 2014.

FURTADO, C. **Formação econômica do Brasil**. 9. ed. São Paulo: Editora Nacional, 1969.

\_\_\_\_\_. **Teoria e política do desenvolvimento econômico**. 6. ed. São Paulo: Editora Nacional, 1977.

LAMOSO, L. P. A infraestrutura como elemento organizador do território. In: SILVEIRA, M. R.; LAMOSO, L. P. MOURÃO, P. F. C. (Org.). **Questões nacionais e regionais do território brasileiro**. Expressão Popular: São Paulo, 2009. p.43-62.

\_\_\_\_\_. Fluxos e redes técnicas no comércio de minério no território brasileiro. In: SILVEIRA, M. R. (Org.). **Circulação, transportes e logísticas diferentes perspectivas**. São Paulo: Outras Expressões, 2011. p. 377-384.

\_\_\_\_\_. **Dinâmicas produtivas da economia de exportação no Mato Grosso do Sul - Brasil.** Mercator (Fortaleza. Online), v. 10, p. 33-47, 2011.

MDIC. **Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior:** balança comercial brasileira, por unidade da federação em 2013. 2014. Disponível em: <  
<http://www.mdic.gov.br/sitio/interna/interna.php?area=5&menu=1076>>. Acesso em: 17 ago. 2014.

PRADO, C. **História econômica do Brasil.** 5ª Ed. São Paulo: Editora Brasiliense, 1959.

PNTL. Plano Nacional de Logística e Transportes: **Planejamento Estratégico dos Transportes no Brasil, um caso de sucesso mundial.** Disponível em: <  
<http://www2.transportes.gov.br/bit/01-inicial/pnlt.html>> Acesso em: 06 jun. 2013.

RANGEL, I. Dualidade Básica da Economia Brasileira. In: **Os Desenvolvimentistas.** Vol 1. Brasília: BNDES, 2005. p.285-337.

RIBEIRO SILVA, C. H. **A lógica da territorialização da indústria: o parque industrial em Três Lagoas – MS** De 1990-2010. Três Lagoas: UFMS/CPTL, Dissertação (Mestrado), 2013.

ROGÉRIO SILVEIRA, M. Estruturação e reestruturação dos sistemas de movimento, de logística e de normas e tributação e seus impactos no território paulista/Brasil. In: **Revista Geográfica da América Central.** (Costa Rica, Online), Nº. II, V.1. p.1-20, 2011.

\_\_\_\_\_. Geografia da circulação, transporte e logística: construção epistemológica e perspectivas. In: SILVEIRA, M. R. (Org.). **Circulação, transportes e logísticas diferentes perspectivas.** São Paulo: Outras Expressões, 2011. p.21-68.

\_\_\_\_\_. Infraestruturas e logística de transportes no processo de integração econômica e territorial. **Mercator** (Fortaleza. Online), v. 12, p. 41-53, 2013.

SILVANA, A. **Planejamento governamental:** a Sudeco no espaço Mato-Grossense: contexto, propósitos e contradições. São Paulo, USP/FFLCH, Teste (Doutorado), 2005.

SANTOS, M. **Metamorfoses do espaço habitado.** São Paulo: Hucitec, 1989.

\_\_\_\_\_. **A natureza do espaço:** técnica e tempo, razão e emoção. São Paulo: Edusp, 2009.

\_\_\_\_\_. SILVEIRA, M. L. **Brasil:** território e sociedade no início do século XXI. 15. ed. Rio de Janeiro: Record, 2011

\_\_\_\_\_. **Da totalidade ao lugar.** São Paulo: Edusp, 2012.

SENE, E. **Globalização e espaço geográfico.** São Paulo: Contexto, 2003.

SILVEIRA, M. L. Território Usado: dinâmicas de especialização, dinâmicas de diversidade. **Revista Ciência Geográfica - Bauru - XV - Vol. XV.** 2011.

SODRÉ, N. W. **Oeste:** ensaio sobre a grande propriedade pastoril. Rio de Janeiro, 1941.

SOUZA, V. H. P.; SILVEIRA, M. R. O transporte rodoviário no Brasil: algumas tipologias da viscosidade. In: SILVEIRA, M. R. (Org.). **Circulação, transportes e logísticas diferentes perspectivas.** São Paulo: Outras Expressões, 2011. p. 277-288

SPOSITO, E. **Geografia e filosofia:** contribuição para o ensino do pensamento geográfico. São Paulo: Editora UNESP, 2004.

\_\_\_\_\_.; OLIVEIRA, C. A. Eixos de desenvolvimento e políticas de concessões rodoviárias: metodologia e análise In: SPOSITO, E. S. (Org). **Cidades médias**: espaços em transição. São Paulo: Expressão Popular. 2009, p. 200-223.

VENCONVSKY, V. P. **Ferrovia e logística do agronegócio globalizado**: Avaliação das políticas públicas e privadas do sistema ferroviário brasileiro. Campinas: UNICAMP, Tese (Doutorado), 2011.

VITTE, C. C. S. Integração da infraestrutura produtiva na América do Sul: mudanças e permanências no modelo de integração com a institucionalização do COSIPLAN da UNASUL. In: VITTE, C. C. S.; PIERI, V. S. G. (Org). **A América Latina no século XXI**: Estado, economia, território e integração regional. Rio de Janeiro: Centro de Estudos em Geopolítica e Relações Internacionais/Cenegri, 2013. p.15-42.