

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE MATO GROSSO DO SUL  
UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA  
UNIVERSIDADE FEDERAL DE GOIÁS**

**ZAIDA DE ANDRADE LOPES GODOY**

**Agronegócio e Estrutura de Governança no Caso de Um  
Terminal Hidroviário da Região de Fronteira  
(THI de Porto Murtinho)**

**DISSERTAÇÃO DE MESTRADO EM AGRONEGÓCIOS**

**CAMPO GRANDE/MS BRASÍLIA/DF GOIÂNIA/GO  
JUNHO/2005**

Zaida de Andrade Lopes Godoy

Agronegócio e Estrutura de Governança no Caso de Um  
Terminal Hidroviário da Região de Fronteira  
(THI de Porto Murtinho)

Dissertação de mestrado submetida ao programa de pós-graduação Multiinstitucional em Agronegócio (consórcio entre a Universidade Federal de Mato Grosso do Sul, a Universidade de Brasília e a Universidade Federal de Goiás), como parte dos requisitos necessários à obtenção do grau de mestre em Agronegócio na Área de concentração de Desenvolvimento Regional.

**Orientador: Prof. Dr. Tito Carlos Machado de Oliveira.**

CAMPO GRANDE/MS BRASÍLIA/DF GOIÂNIA/GO  
JUNHO/2005

## REFERÊNCIA BIBLIOGRÁFICA E CATALOGAÇÃO

**GODOY, ZAL. Agronegócio e Estrutura de Governança no Caso de Um Terminal Hidroviário da Região de Fronteira (THI de Porto Murtinho), Campo Grande: Universidade Federal de Mato Grosso do Sul, 2005, 130 p. Dissertação de Mestrado.**

Documento formal, autorizando reprodução desta dissertação de mestrado para empréstimo ou comercialização, exclusivamente para fins acadêmicos, foi passado pelo autor à Universidade Federal de Mato Grosso do Sul Universidade, a de Brasília e à Universidade Federal de Goiás, e acha-se arquivado na Secretaria do Programa. O autor reserva para si os demais direitos autorais, de publicação. Nenhuma parte desta dissertação de mestrado poderá ser reproduzida sem a previa autorização, por escrito, do autor. Citações são estimuladas, desde que citada a fonte.

### FICHA CATALOGRÁFICA

GODOY, Zaida de Andrade Lopes

Agronegócio e Estrutura de Governança no Caso de Um Terminal Hidroviário da Região de Fronteira (THI de Porto Murtinho), Zaida de Andrade Lopes Godoy; orientação de Tito Carlos Machado de Oliveira. 2005

130 p. : il.

Dissertação de Mestrado (M) – Universidade Federal de Mato Grosso do Sul, 2005.

1. Terminal Hidroviário, 2.Agronegócio, 3. Estrutura de Governança, 4.Fronteira. I. Oliveira, T.C.M. Título.

Zaida de Andrade Lopes Godoy

Agronegócio e Estrutura de Governança no Caso de Um  
Terminal Hidroviário da Região de Fronteira  
(THI de Porto Murtinho)

Aprovada por:

---

ORIENTADOR: TITO CARLOS MACHADO DE OLIVEIRA  
PROFESSOR Dr. - UFMS

---

EXAMINADORA:  
PROFESSORA Dr<sup>a</sup>.LISSANDRA LAMOSO - UFMS

---

EXAMINADOR:  
PROFESSOR Dr. IDO MICHELS - UFMS

## **DEDICATÓRIA**

*Aos meus amores:*

*Willian, Adriano e Alexandre.*

## **AGRADECIMENTO**

Muitas pessoas contribuíram para a realização desta pesquisa. Com especial atenção agradeço ao Prof. Dr. Tito Carlos Machado de Oliveira, pela paciência e dedicação nas orientações e discussões sobre o tema; aos colegas do grupo de pesquisa Espaço de Fronteira; aos professores e professoras na UFMS, por suas contribuições; ao Prof. Marcos Alves Valente e à profa. Dirce Sizuko Soken pelo incentivo.

Indispensável um agradecimento reservado aos meus irmãos e irmãs, particularmente para Zaira de Andrade Lopes, que contribuíram para o crescimento desta pesquisa por suas bem-vindas avaliações e críticas.

Finalmente, agradeço as instituições que disponibilizaram técnicos e relatórios que forneceram indispensáveis informações, destacadamente: AGEPAN – Agencia Estadual de Regulação de Serviços Públicos de Mato Grosso do Sul; APPM – Agência Portuária de Porto Murtinho (Terminal Hidroviário de Interior de Porto Murtinho); AHIPAR – Administração da Hidrovia do Rio Paraguai; ANTAQ – Agência Nacional de Transporte Aquaviário; CODESP em Ladário/Corumbá – MS; COAGRI; GRANOS Corretora; Granel Química em Ladário/Corumbá, na pessoa do seu administrador Sr. Luiz Drash.

## RESUMO

O propósito desta dissertação é a análise das inter-relações entre estruturas globais e locais de governança do Terminal Hidroviário de Interior - **THI de Porto Murtinho**. O terminal foi concedido ao Consórcio Portuário de Murtinho – COMPORT, e operado pela Agência Portuária de Porto Murtinho – APPM, por meio de licitação pública; regida por contrato com vigência de 25 anos e prorrogável por igual período, realizada em junho de 2001, objetivando a prestação dos serviços mínimos de recepção, desembarque, armazenagem, movimentação interna e embarque de carga. Trata-se de uma relação mista público-privada baseada no modelo *Landlord port*. O terminal é regulado pela Agência Nacional de Transporte Aquaviário – ANTAQ, na esfera Federal, e pela Secretaria de Estado e Infra-estrutura e Habitação – SEINFRA, no âmbito Estadual. Está localizado no município de Porto Murtinho; abrange a área da Hidrovia do Rio Paraguai e Paraná, na fronteira do Brasil com o Paraguai, cuja extensão é de 3.442 Km, entre as cidades de Cáceres, no Mato Grosso, até Nueva Palmira, no Uruguai. Destacam-se como principais cargas movimentadas para a exportação açúcar, soja em grão, soja peletizada (esmagada), milho e farelo de soja; para a importação registra-se madeira, trigo, arroz, cimento. A supracitada análise considera a interação entre estruturas globais e locais de governança e a função da localização geográfica de fronteira, por meio da metodologia da geografia econômica, tendo como principais referências as abordagens da Nova Economia Institucional (NEI): Teoria dos Custos de Transação e Complementaridades do Arranjo Institucional e do Ambiente, e a geografia econômica, com as abordagens territoriais. A NEI forneceu o suporte teórico para a implementação do Programa de Descentralização Portuária Global e Nacional a partir da década de 1990. Diante disso, seus resultados indicam que as formas organizacionais que normatizam o Terminal, realçam a dicotomia entre poder e eficiência na explicação dos seus arranjos institucionais, constituindo-se, assim, em um porto *na fronteira* e não *da fronteira*.

**PALAVRAS-CHAVE: Terminal Hidroviário, Agronegócios, Estrutura de Governança e Fronteira.**

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Esquema do nível de especificidade dos ativos .....	018
Figura 2 – Tipificação do esquema de governança .....	021
Figura 3 - Esquema de relações institucionais.....	023
Figura 4 – Metodologia para o estudo dos mercados de trabalho .....	041
Figura 5 – Ligações hidroviárias dos países da bacia do prata.....	050
Figura 6 – Rota da Cinco & Bacia na Hidrovia Paraguai e Paraná.....	064
Figura 7 – Equipamentos do transporte aquaviário do THI Porto Murtinho.....	067
Figura 8 – Esquema de transporte na Hidrovia do Rio Paraguai.....	100
Figura 9 – Zona de produção dos produtos movimentados na Hidrovia do Rio Paraguai .....	102
Figura 10 – Participação (%) das exportações por regiões – 1990 – 2002.....	119

## **LISTA DE FOTOS**

Foto 1 –Armazém graneleiro de THI de Porto Murinho.....	066
Foto 2 – Escritório de Administração.....	066
Foto 3 - Empurrador .....	069
Foto 4 - Balança de Fluxo.....	071

## **LISTA DE GRÁFICOS**

Gráfico 1 – Distribuição dos gastos mundiais no sistema de logística.....	012
Gráfico 2 – Participação da logística do PNB por setores.....	013
Gráfico 3 – Tipo de cargas movimentadas no THI de Porto Murtinho 2003.....	096

## **LISTA DE MAPAS**

Mapa 1 – Zona de produção de soja brasileira - 2003.....	105
Mapa 2 – Zona de produção de soja mesorregião geográfica em Mato Grosso - 2003 .....	107
Mapa 3 - Zona de produção de soja mesorregião geográfica em Mato Grosso do Sul – 2003.....	108
Mapa 4 – Interligações aos municípios na área de Porto Murtinho de MS Base 2003 .....	113
Mapa 5 – Interligações ao município de Dourados .....	116
Mapa 6 – Mato Grosso do Sul rede rodoviária.....	117

## LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – Resumo dos modelos de reforma portuário do WBPRTK.....	028
Quadro 2 – Entidades com características normativas e administrativas dos transportes aquaviário.....	032
Quadro 3 – Entidade com características operativas.....	034
Quadro 4 – Equipamentos instalados no THI de Porto Murinho para a movimentação (transferência) de carga na linha do cais.....	070
Quadro 5 – Equipamentos instalados no THI de Porto Murinho.....	071
Quadro 6 – Salário médio da mão-de-obra do THI de Porto Murinho.....	072
Quadro 7 – Normas internacionais para a Hidrovia do Rio Paraguai.....	074
Quadro 8 – Instituições normativas.....	075
Quadro 9 – Sistemas de transporte e logística – comparações de principais vantagens e desvantagens.....	092
Quadro 10 – Fluxo de Carga de THI de Porto Murinho.....	094
Quadro 11 – THI de Porto Murinho – movimentação 2002/2003.....	095
Quadro 12 - Movimentação por tipo de carga nas Hidrovia Paraguai e Paraná..	096
Quadro 13 - THI de Porto Murinho cargas potenciais para exportação de MS - THI Porto Murinho.....	097

## LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Movimentação de cargas na Hidrovia Paraguai e Paraná – 1995 / 2003 .....	098
Tabela 2 – Movimentação por tipo de carga na Hidrovia Paraguai e Paraná – 2003 .....	099
Tabela 3 – Valor da produção dos principais produtos das lavouras temporárias de Mato Grosso do Sul – 2003 .....	103
Tabela 4 – Lavoura temporária = soja (em grão) – 2003 .....	109
Tabela 5 – Distâncias e população dos municípios produtores de MS da Área de Abrangência do THI de Porto Murtinho .....	114
Tabela 6 – Comparativo de frete para os portos de Santos e Paranaguá fevereiro/2005.....	121
Tabela 7 – Simulação de frete para o THI de Porto Murtinho com base nos parâmetros da Tabela 6.....	123
Tabela 8 – Produção mundial de oleaginosas (em milhões de toneladas).....	127
Tabela 9 – Produção mundial de soja (em milhões de toneladas).....	127
Tabela 10 – Produção mundial de milho (em milhões de toneladas).....	129
Tabela 11 – Produção brasileira de milho (em milhões de toneladas) .....	130
Tabela 12 – Demonstrativo de custos.....	131

# SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	001
MÉTODO .....	007
<b>CAPÍTULO I</b>	
PORTO, ECONOMIA INSTITUCIONAL E TERRITÓRIO FRONTEIRIÇO: ASPECTOS METODOLÓGICOS.....	009
1.1 Agronegócio e Logística.....	010
1.2 A Nova Economia Institucional e Descentralização Portuária dos Portos Brasileiros.....	014
1.2.1 Nova Economia Institucional .....	014
1.2.2 Programa de Descentralização Portuária: o caso brasileiro.....	026
1.3 Empresas Portuárias e a Estratégia Espacial: Questões Teóricas.....	036
<b>CAPÍTULO II</b>	
TERMINAL HIDROVIÁRIO DE PORTO MURTINHO.....	048
2.1 Histórico .....	049
2.2 Condições Atuais e Perspectivas .....	061
2.2.1 Capacidade, Tecnologias Desenvolvidas e os Componentes do Capital Fixo .....	065
2.2.2 Mão-de-Obra .....	071

2.2.3 Arranjo Institucional do THI de Porto Murтинho.....	073
2.2.4 O THI de Porto Murтинho e a Bacia do Alto Paraguai .....	076
2.3 Um Porto <i>na Fronteira</i> e não <i>da Fronteira</i> .....	080
<b>CAPÍTULO 3</b>	
PORTO, AGRONEGÓCIO E ECONOMIA REGIONAL .....	090
3.1 Porto e o Agronegócio.....	090
3.1.1 Fluxo de Mercadorias do Terminal Hidroviário de Interior de Porto Murтинho .....	093
3.1.2 Zonas de Produção e Escoamento .....	101
3.2 Agronegócio no Espaço de Abrangência do THI de Porto Murтинho .....	120
CONCLUSÃO.....	133
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS .....	136

## INTRODUÇÃO

Em relação à dinâmica territorial, os estudos sobre a fronteira Brasil-Paraguai são escassos; dessa forma, esta dissertação propõe identificar e analisar a relação espacial existente entre a estrutura de governança e o arranjo institucional do Terminal Hidroviário de Interior, de Porto Murtinho – THI de Porto Murtinho, por se tratar de uma instituição do Agronegócio, instalada em um território fronteiriço.

A discussão sobre o tema **Fronteira** tem crescido na última década, e os focos em evidência são o desenvolvimento e a integração, haja vista a nítida dicotomia entre os países desenvolvidos e aqueles que ainda não se desenvolveram. Assim, os benefícios do aumento dos fluxos de trocas foram concentrados para os primeiros, mas o processo de produção e de consumo tem sido disseminado e padronizado para todo o “resto do mundo”. Dessa forma, o que parece ocorrer é o surgimento de uma nova espécie de fronteira, não mais política, com marcos bem definidos, mas uma fronteira virtual, possibilitando que um reduzido grupo de atores globais usufruam dos benefícios, de cujos méritos os países da América Latina, bem como outros da periferia não se beneficiam.

Nesse sentido, esta dissertação tem a pretensão de identificar o arranjo institucional no qual o Terminal Hidroviário de Interior, de Porto Murtinho está inserido, porto localizado em um território fronteiriço, determinar sua estrutura de governança. Para tanto, será necessário: conhecer o Ambiente Institucional do qual o THI de Porto Murtinho faz parte, bem como o arranjo institucional do mesmo THI;

- pesquisar as formas e a intensidade de relações entre o Terminal portuário e o Agronegócio, no espaço fronteiriço no qual o THI de Porto Murtinho esta inserido,

- estudar as formas e a intensidade de relações entre o Agronegócio e o Terminal portuário nos espaços mundiais e, por último,

- analisar a função do território de fronteira na implantação e operação do Terminal.

O pressuposto, para a análise da função da localização em um território fronteiriço, foi embasado em Oliveira (2003) e Machado (2000), que constataram que o capital tem um comportamento diferenciado em um espaço binacional. A ênfase na inclusão do elemento territorial é defendida por Mendez (1997) e Maillat (2002), que serão um dos suportes teóricos dessa pesquisa; para eles, o território é um agente ativo e não pode ser considerado elemento passivo, como sempre foi tratado nas análises da economia neoclássica.

A área de abrangência do Terminal Hidroviário de Interior, de Porto Murinho – THI de Porto Murinho foi escolhida por tratar-se de fronteira internacional e de um possível elemento estratégico para o escoamento e importação de produtos agrícolas da região e, ainda, por estar inserida no sistema de transporte aquaviário, que tem sido foco de atenção nos programas de reestruturação mundial, em busca da eficiência econômica. Para tanto, a análise considera dois aspectos imprescindíveis: a interação entre estruturas globais e locais de governança e a função da localização geográfica de fronteira, por meio da metodologia da geografia econômica, tendo como principal referência as abordagens da Nova Economia Institucional: Teoria dos Custos de Transação – TCT e Complementaridades do Arranjo Institucional e do Ambiente e a geografia econômica com as abordagens territoriais.

A Nova Economia Institucional forneceu o suporte teórico para a implementação do Programa de Descentralização Portuária Global e Nacional a partir da década de 1990. As reformas portuárias, que provocaram profundas alterações e modificações nos arranjos institucionais das operadoras portuárias mundiais, tinham como finalidade: atenuar os custos de transações, tornar o movimento de mercadorias mais eficientes nos países em

desenvolvimento e criar uma estrutura de governança favorável para os investimentos privados.

A temática da governança foi contemplada nas reformas de segunda geração das políticas de ajustamento estrutural do Banco Mundial, implementadas a partir da década de oitenta, pelo consenso de que era preciso mais que recursos para atender à necessidade do desenvolvimento da eficiência econômica mundial. A Lei de Modernização Portuária, que provocou profundas mudanças no ambiente institucional portuário, foi fruto dessa reforma.

Os procedimentos básicos para a execução desta pesquisa foram divididos em três etapas:

- levantamento da bibliografia e referencial teórico, coleta dos dados secundários;
- coleta dos dados primários;
- revisão bibliográfica e, por último,
- tabulação e análise dos dados interpretados à luz dos referenciais teóricos estudados.

O levantamento da bibliografia sobre os temas “fronteiras e Agronegócio” foi realizado na etapa inicial e forneceu subsídios para a realização da delimitação do tema e para a revisão bibliográfica. Dessa forma, cabe ressaltar que este levantamento iniciou-se a partir do grupo de pesquisa - Espaço de Fronteira - que teve sua formação anterior ao início das aulas do PPAGRO - Programa de Pós-Graduação do Agronegócio. O objetivo do referido grupo de pesquisa, concretizado a partir de agosto de 2002, é de estudar as realidades e as dinâmicas dos municípios de fronteiras internacionais do estado de Mato Grosso do Sul com os países do Paraguai e Bolívia. O grupo, coordenado pelo Sr. Professor Dr. Tito Carlos de Oliveira Machado – professor na UFMS - foi constituído pelas professoras na UNAES - Faculdade de Campo Grande: Dirce Sisuko Soken e Zaida de Andrade Lopes Godoy - acadêmicos da UFMS e UNAES.

Deflagrou-se conseqüentemente, uma série de **estudos e levantamentos**, que foram disseminados para os integrantes do grupo de pesquisa, por meio de seminários, debates e discussões. Nessa etapa, realizou-se: a coleta de dados secundários da pesquisa, o levantamento das principais referências e bibliografias sobre o tema, artigos, dissertações e teses, acessando-se os sites de Instituições acadêmicas, e outras. Instituições nacionais e internacionais de banco de dados também foram pesquisadas, buscando publicações, manuais e relatórios, tais como: Banco de dados do Paraguai - ACOM/PY; Instituto Brasileiro de Geografia (IBGE); Fundação Getulio Vargas (FGV) entre outros que pudessem oferecer subsídios à pesquisa.

Face à amplitude do tema “Agronegócio na Fronteira”, foi definida, com o orientador, a delimitação da pesquisa, que ficou restrita à área de abrangência do Terminal Hidroviário de Interior, de Porto Murtinho. Este THI foi escolhido por se tratar de um porto essencialmente de Agronegócio e por estar instalado em um território fronteiriço.

No intuito de se atender aos objetivos da pesquisa, foram centrados os levantamentos de dados secundários, em pesquisas na internet, buscando-se informações sobre a Reforma Portuária nos sites do Banco Mundial – GBM e seus Manuais. Foram acessadas todas as publicações concernentes à reforma portuária: Port Reform Toolkit – GBM e alguns estudos de logística do Agronegócio, disponíveis; site de empresas: Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes (GEIPOT) em liquidação; Ministério dos Transportes (MT); Agência Nacional de Transporte Aquaviário –ANTAQ; Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes (DENIT); Secretaria de Infra-Estrutura de MS (SEINFRA/MS); Agência Nacional de Águas (ANA); Atentou-se, sobremaneira, a pesquisas na internet e a periódicos a respeito da concessão do Terminal Hidroviário, de Porto Murtinho.

O **problema de pesquisa** consistia em fundamentar e responder com argumentos reais, os questionamentos:

Qual a relação que o porto, THI de Porto Murtinho, possui com o Agronegócio de Mato Grosso do Sul? Qual seu arranjo institucional? Qual a sua relação com o território fronteiriço?

Para discutir essas questões, este estudo foi estruturado: em três capítulos e em uma conclusão geral.

- No primeiro capítulo, elucida-se **como as instituições que regulam o jogo econômico influenciam o modo de produção mundial**, atendendo as respectivas estratégias de Desenvolvimento e seus embasamentos teóricos: a Nova Economia Institucional – NEI e suas principais abordagens: Complementaridades do Arranjo Institucional e a Teoria do Custo de Transação - TCT; a estratégia de redução de custos da logística de transporte do Agronegócio mundial: motivo das reformas de descentralização e reforma portuária no Brasil.

- O segundo capítulo, preocupa-se em **apresentar o Terminal Hidroviário de Porto Murtinho – THI** – de Porto Murtinho, enfocando aspectos específicos e técnicos; identificando suas condições atuais por meio de uma perspectiva histórica e espacial; analisando os aspectos polêmicos da privatização do porto, ocorrência essa que ainda está sendo objeto de investigação por parte do Ministério Público; e, por fim, preocupando-se ainda, com a questão do meio ambiente.

- No terceiro capítulo, **dispõe-se sobre o relacionamento entre os países vizinhos** - fluxos de mercadorias, principais cargas movimentadas na zona de produção do Agronegócio da região e a sua posição geográfica de fronteira, favorecendo o contato, as interações e trocas recíprocas.

- Por último, apresenta-se **um questionamento a respeito da falta de políticas integracionistas e de estratégias territoriais** em termos econômicos para o crescimento dessa região. Dinamiza-se ainda, o processo de aprendizagem coletiva e o desenvolvimento de recursos específicos desse território fronteiriço.

## MÉTODO

O estudo realizado para identificar a relação que o Terminal Hidroviário de Porto Murtinho possui com o Agronegócio de Mato Grosso do Sul, seu arranjo institucional e sua relação com o território fronteiriço, foi o de observação empírica exploratória, com base no método de pesquisa de estudo de caso.

**Para o levantamento de dados para a pesquisa** fundamentou-se nos aspectos qualitativos e quantitativos, contudo, as análises foram predominantemente **qualitativas**. A opção da estratégia de observação exploratória, utilizando-se procedimentos **empíricos** e **teóricos**, visou identificar a realidade, contribuindo para o entendimento do tema além do senso comum.

Os principais **procedimentos metodológicos** adotados para as **coletas de dados** e informações necessárias para as reflexões sobre o tema estudado, foram alicerçados em análise documental, utilizando o Contrato de Concessão e o Edital de Licitação para a implantação e exploração do Terminal Hidroviário de Porto Murtinho; valorizou-se inclusive entrevistas com os agentes – operadores portuários; Administradores do Terminal, públicos e privados, e ainda técnicos das agências reguladoras.

Na **etapa inicial** do estudo preocupou-se em **definir e demarcar o tema**, ou seja: a área de abrangência do Terminal; instrumento de logística de transporte do Agronegócio; situação geográfica em um espaço de fronteira.

A **coleta de dados primários**, que constituiu a **etapa intermediária** dos procedimentos de pesquisa, concretizou-se mediante a aplicação dos questionários e entrevistas *in lócu*, aos operadores portuários privados: ODFJELL (Ladário – MS), APPM – Agência Portuária de Porto Murtinho (Terminal Hidroviário de Interior de Porto Murtinho); técnicos das Autoridades Portuárias: AHIPAR – Administração da Hidrovia do Rio Paraguai, CODESP -

Companhia Docas do Estado de São Paulo em Ladário/Corumbá – MS, Agencia Estadual de Regulação de Serviços Públicos de Mato Grosso do Sul - AGEPAN em Campo Grande – MS. Foram realizadas visitas aos estaleiros da APPM, no município de Corumbá, soma-se ainda, participações em Audiência Pública e em reunião promovida pela ANTAQ, com os operadores portuários locais.

As entrevistas realizadas nas dependências da APPM - administrada pelo Sr. Eng<sup>o</sup> Michel Chaim, que delegou ao gerente administrativo do terminal - Sr. Carlos Silva, a responsabilidade de responder os quesitos do questionário que contemplavam a seis grupos de informações: **A - Acessos e administração do terminal; B - Fluxo** ( a capacidade do porto e de armazenagem, carga/descarga, as principais cargas movimentadas – origem/destino, necessidade de agendamento para embarque); **C - infra-estrutura do terminal** (instalações, equipamentos, estocagem, e projetos de instalação para 2005 e posteriormente); **D - principais facilidades e dificuldades** (questões relacionadas à fronteira entre outras); **E - Mão-de-obra**, e **F - Inovações tecnológicas**.

Para identificar o **mercado potencial do terminal e sua importância** junto aos empresários do Agronegócio local, necessário se fez a realização de entrevistas. A primeira foi feita com o Sr. Carlos Ronaldo Davalo, da Granos Corretora, no intuito de se saber sobre a viabilidade da utilização do terminal pelas grandes empresas que atuam na região. Posteriormente, foram realizadas entrevistas durante a reunião promovida pela COOAGRI, no dia 24 de fevereiro de 2005, em Sidrolândia, com os empresários do Agronegócio de Mato Grosso do Sul, e com os diretores e gerentes da COOAGRI.

Após a coleta de dados, foram realizadas as **respectivas análises**, mediante o que foi possível identificar o arcabouço do arranjo institucional ao qual o Terminal Hidroviário de Interior, de Porto Murtinho, está inserido, bem como a influência da relação territorial com a fronteira.

## **PORTO, ECONOMIA INSTITUCIONAL E TERRITÓRIOS FRONTEIRIÇOS: ASPECTOS METODOLÓGICOS**

O propósito deste capítulo é apresentar os **aspectos metodológicos** utilizados para a interpretação das inter-relações econômicas e espaciais do Terminal Hidroviário de Interior, de Porto Murinho.

Neste momento, o caso específico do Terminal não será abordado, pois se percebe a necessidade de primeiramente se traçar um quadro geral; descrever como as instituições, que regulam o jogo econômico, influenciam a operação de um sistema econômico, a partir de objetivos setoriais pré-definidos. Portanto o primeiro passo consiste na apresentação dos motivos das reformas de descentralização portuária, ocorridas no Brasil e no mundo datado da década de 1990, atendendo à estratégia da redução de custo da logística de transporte do Agronegócio mundial.

O segundo passo é a apresentação da teoria que deu a sustentação para a reforma portuária a Nova Economia Institucional (NEI), e suas principais abordagens: Complementaridades do Arranjo Institucional e do ambiente; e a Teoria do Custos de Transações (TCT). Nesse contexto, apresentam-se o Banco Mundial e suas interferências, principalmente no Programa de Descentralização Portuária Global e Nacional.

O terceiro tópico do primeiro capítulo **versa sobre as estratégias** espaciais das empresas portuárias; identifica a influência externa e interna no mercado, atrelada à nova visão da relação internacional do trabalho. Em virtude da localização do Terminal Hidroviário, de Porto Murinho, situado em uma área de fronteira, a exposição será finalizada

com a definição de **fronteira e a sua evolução de limite territorial para espaço de integração**.

## 1.1 Agronegócio e Logística

A gênese e a evolução do Agronegócio estudado pelos pesquisadores de Harvard, tais como Davis & Goldberg (1957), questionam a eficácia da análise tradicional, que divide a produção da economia em três setores, quais sejam: primário, secundário e terciário ou, em agricultura, indústria e serviços. Os autores entendem que a magnitude do Agronegócio não pode ficar restrito apenas a um setor, por se tratar de um compartimento complexo, descentralizado, segmentado e multifacetado, o qual é difícil de se visualizar, descrever ou analisar, em termos concretos.

O setor agrícola, entendido como tudo que está relacionado à produção vinda da fazenda, não é capaz de contemplar o Agronegócio<sup>1</sup>, pois envolve a produção, quando fornece insumos, e a agroindústria, quando transforma a matéria-prima e chega até o estágio de gestão tecnológica.

A revolução tecnológica causou impactos irreversíveis “dentro” e “fora” da fazenda. As profundas modificações causadas na atividade agrícola, tiveram seu processo iniciado no final do século XIX e com reflexos profundos a partir da segunda metade do século XX. A

---

<sup>1</sup> Para maior esclarecer o conceito de Agronegócio utilizado nesta dissertação, reporta-se ao Batalha (2001), que define Agronegócio como a soma das operações de produção e distribuição de suprimentos agrícolas, das operações de produção nas unidades agrícolas, do armazenamento, processamento e distribuição dos produtos agrícolas e itens produzidos a partir deles - NEVES (2003) utiliza o mesmo enfoque. E assim, o método de análise da cadeia produtiva foi abandonado, por contemplar a análise a partir de apenas um produto final, e o foco dessa dissertação está em um elemento da logística um terminal hidroviário, que não está restrito a escoamento de apenas um produto agrícola, mas do conjunto de produtos agrícolas da área de abrangência do Terminal. Assim, o Terminal Hidroviário em questão se constitui em uma atividade do Agronegócio. O terminal é utilizado pelas empresas de transformação de produtos agrícolas, que adquirem seus insumos de um conjunto de agricultores situados no espaço de abrangência dessa hidrovia, e este elemento passa a ser um instrumento que pode se tornar estratégico para aquisição de maior eficiência no escoamento de produtos agrícolas do conjunto dessa região.

auto-suficiência agrícola anterior, em que a atividade era, na totalidade, desempenhada pelas famílias de produtores, desde a produção, processamento, estocagem, até a distribuição, ou seja, todo esse processo que era realizado “dentro das fazendas”, cede lugar para as especializações nas operações “fora da fazenda”. Tais atividades passaram a ser desenvolvidas sob o ímpeto do desenvolvimento tecnológico.

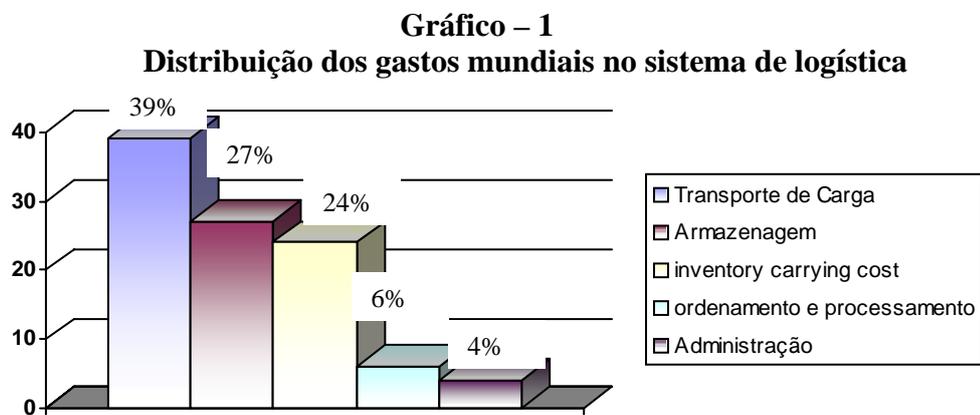
Davis e Goldberg (1957) efetuaram suas análises percebendo essas mudanças estruturais nas formas de investimentos e, conseqüentemente, no gerenciamento desse setor. Em termos de investimentos, verificaram que houve expansão do passivo de longo prazo, reflexo das aquisições em equipamentos, o que acarretou a crescente produtividade do trabalho humano, fruto da revolução tecnológica interna, ou seja, “dentro” da fazenda, e com reflexos nos outros setores externos.

Assim, a queda na utilização do trabalho na produção agrícola, que cedeu lugar para outras atividades agrícolas desenvolvidas além das fronteiras da fazenda, tais como as atividades de logísticas, trouxe a necessidade de novos métodos de análise para entendimento desse trabalho. A atividade do Agronegócio envolve vários conjuntos de transações dentro de um ambiente institucional, regulados por forças internas e externas; dessa forma, utilizar-se-á, como um dos suportes metodológicos desta dissertação, a nova economia institucional – NEI, por incluir a análise comportamental dos agentes e sua interferência na forma de organização das atividades produtivas.

A atividade de logística, importante elemento do Agronegócio, pode ser entendida como o movimento de um produto que sai “das mãos” de seu produtor até a chegada “às mãos” de seu consumidor final. Porém, este processo geralmente não é tão simples, pois, quando se trata de produtores situados em um determinado país, e seus consumidores finais encontram-se em outras diversas partes do mundo, e ainda, quando os produtos

transacionados requerem cuidados específicos, esse processo pode adquirir extremas complexidades.

O aumento da complexidade durante o processo tem relação direta com o aumento dos custos nas transações dos produtos. Em termos quantitativos, foram identificados elevados custos em logística no mundo, excedendo a um trilhão de dólares, dos quais 39% estão relacionados ao serviço de logística de transporte de cargas em geral, Roberts (1999)<sup>2</sup>. O gráfico-1, a seguir, mostra a distribuição dos gastos do mundo em logística e evidencia que o transporte de carga detém o maior percentual desse custo.



Fonte: Dados retirados do slide PSD Professionals' Fórum

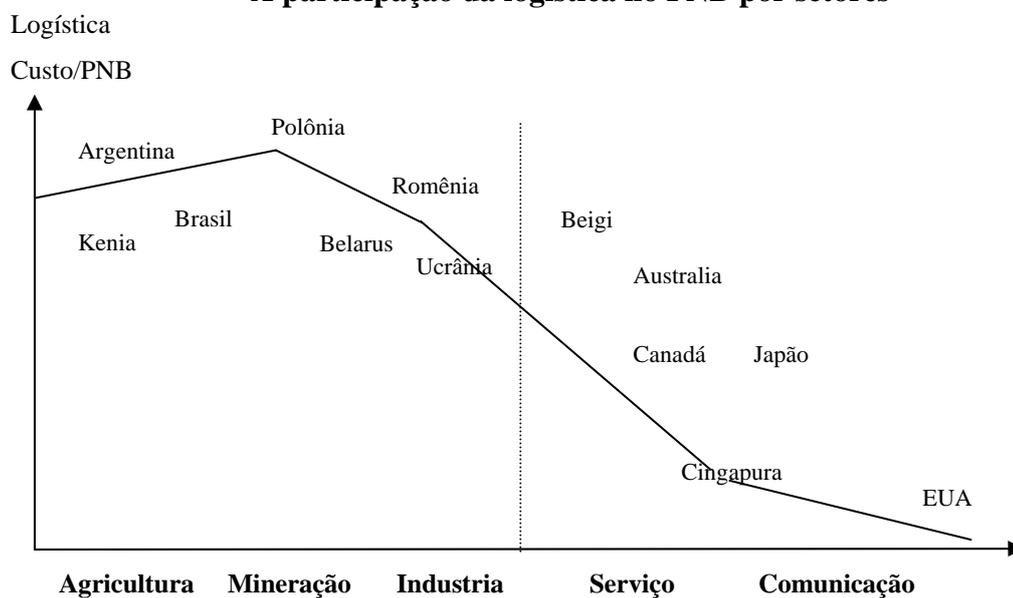
Roberts (1999) afirma que o percentual gasto em logística, em relação ao Produto Nacional Bruto, diminui quando o desenvolvimento econômico e a competição se tornam eficazes; na média, esses custos são da ordem de 30% e, nas economias mais eficientes reduzem para 9,5%. O mesmo autor divide sua análise em duas partes:

- **os altos custos** para os *Low Service*, tais como agricultura, mineração e indústria;
- e os custos mais baixos para os *Service High*, ou seja, para os serviços e informáticas.

<sup>2</sup> “SUPPLY CHAIN MANAGEMENT: NEW DIRECTIONS FOR DEVELOPING ECONOMIES” PSD Professionals' Fórum By Dr. Paul O. Roberts. SAIC site acessado em 14/06/2004 [www.worldbank.org/transport/ports/trf\\_docs/new\\_dir.pdf](http://www.worldbank.org/transport/ports/trf_docs/new_dir.pdf)

No gráfico 2, a participação da Logística no PNB por setores, mostra a evolução da participação da logística no PNB à medida que se altera o produto transacionado. O que o gráfico evidencia é o alto custo de logística relacionada aos produtos da agricultura e da mineração, tendo Argentina, Brasil e Kenia nos níveis mais elevados de custos, sem no entanto, considerar que a agricultura não está posta em termos de Agronegócio. Os produtos do Agronegócio são bem mais amplos que os da agricultura, como afirmado anteriormente.

**Gráfico - 2**  
**A participação da logística no PNB por setores**



Fonte: “SUPPLY CHAIN MANAGEMENT: NEW DIRECTIONS FOR DEVELOPING ECONOMIES”  
PSD Professionals’ Fórum By Dr. Paul O. Roberts. SAIC.

Na conclusão de Roberts (1999), no total dos custos, os produtores gastam 30% em custos logísticos, distribuídos de forma desigual entre as localidades e setores econômicos. Na mesma linha de percepção, Schwabe, Robert and Paul Kimberley (1995); Castro (1993)<sup>3</sup> apresentam em seus relatórios os impactos do custo de logística nas firmas e suas consequências na economia mundial, buscando evidenciar a necessidade da redução desses custos, por meio da adoção de métodos que produzam maior eficiência econômica, ou

<sup>3</sup> Essas informações foram retiradas dos relatórios disponíveis no site do Banco Mundial sob o Tema: “Trade and Transport Facilitation and Logistics.” Endereço eletrônico: [http://www.worldbank.org/html/fpd/transport/ports/tr\\_facil.htm](http://www.worldbank.org/html/fpd/transport/ports/tr_facil.htm) acessado em 15/12/2004.

reduzam os custos de transações, por entenderem que a redução desses custos deve ser interesse, tanto dos compradores quanto dos vendedores.

A partir desses diagnósticos, os profissionais do Banco Mundial têm propostos, em seus estudos, diversas formas de tornar o sistema de fluxos de trocas mais eficientes; dentre elas, e evidencia-se como impacto direto ao Agronegócio, a desregulamentação das indústrias dos transportes a qual teve início a partir dos anos de 1980.

A desregulamentação ou a descentralização portuária é produto dessa estratégia, e teve como principal justificativa a forte correlação positiva entre o nível de competitividade da produção e o nível de eficiência do sistema logístico, acarretando a privatização dos serviços portuários e a reestruturação das Administrações Portuárias.

## **1.2 A Nova Economia Institucional e a Descentralização dos Portos Brasileiros**

### **1.2.1 A Nova Economia Institucional**

A Nova Economia Institucional (NEI) é uma teoria ainda em evolução. Registra-se seu início a partir de Coase (1937) e atualmente é referência para a explicação do processo de escolha da forma organizacional. Os conceitos relevantes, advindos dessa teoria, são aqueles dos Custos de Transação - Teoria dos Custos de Transação (TCT) e do Ambiente Institucional e Instituições de Governança. Porém, em consonância com o que afirma Furquim (1996) - o desenvolvimento das duas principais **correntes: Ambiente Institucional e Instituições de Governança**, ainda depende de um tratamento mais unificado; ambas são complementares, mas as inter-relações entre elas devem ser melhor exploradas, servindo-se de um instrumental comum.

Furquim, além da NEI, utilizou em sua Tese<sup>4</sup> o método de análise de **cadeia produtiva** e, a partir do produto final, discutiu a estratégia organizacional da atividade produtiva, em suas diversas etapas, para chegar à elaboração do produto final. Neste trabalho, no entanto, não será usado o **método de análise de cadeia produtiva**<sup>5</sup>, visto o mesmo não atender a especificidades dos produtos que circulam no Terminal hidroviário. Cabe salientar que o Terminal é uma atividade de Agronegócio de prestação de serviços a outros agentes do setor do Agronegócio. Assim, os métodos de análise, que envolvem transação e ambiente institucional da corrente da Nova Economia Institucional - NEI atendem, com mais precisão, aos propósitos dessa pesquisa. O método de Territorialização, de Maillat (2002), será utilizado como suporte, por se entender que responde aos questionamentos das interações entre o Terminal hidroviário e o espaço territorial em que ele está inserido.

A corrente da Teoria dos Custos de Transação – TCT é uma análise em nível micro analítico, baseada nos fundamentos dos princípios da teoria neoclássica; seu avanço ocorreu na introdução de dois elementos: Racionalidade Limitada e Comportamento Oportunistas dos

---

<sup>4</sup> Tese para obtenção de título de doutor, apresentada FEA-USP Integração Vertical e Barganha, 1996

<sup>5</sup> As principais vertentes metodológicas para o estudo do Agronegócio são os métodos **Commodity System Approach – CSA**; a análise acontece a partir de um corte vertical na economia, que tem, como ponto de partida e principal delimitador do espaço analítico, uma matéria-prima agrícola específica; tem como fundamentação teórica a teoria de produção neo-clássica; assim crescente poder do consumidor, como elemento coordenador do sistema de produção e de distribuição de alimentos, o enfoque é em estratégias corporativas; **A análise de filières** produto da escola francesa de organização industrial, considera como objeto de análise seqüência de operações que inicia da industrialização dos insumos até a distribuição dos alimentos. A *Filière* focaliza aspectos de hierarquização e poder de mercado enforque para políticas públicas. O modelo de *Filière* não é exatamente o de **Cadeia de Produção Agroindústria - CPA** : definida a partir da identificação de determinado produto final, encadeando de jusante a montante, as operações técnicas, comerciais e logísticas, necessários a sua produção; O **Complexo Agroindustrial**: O ponto de partida determinada matéria prima de base – a arquitetura deste complexo agrícola seria ditada pela “explosão” da matéria prima principal que a originou, segundo os diferentes processos industriais e comerciais que ela pode sofrer até se transformar em diferentes produtos finais. Assim a formação de um complexo agrícola exige a participação de um conjunto de cadeias de produção, cada uma delas associadas a um produto ou família de produtos; **Sistema Agroindustrial - SAI** conjunto de atividades que concorrem para a produção de produtos agrícolas industriais, desde a produção dos insumos, tais como sementes, adubos, máquinas agrícolas, entre outros do gênero, até a chegada do produto final ao consumidor. Ele não está associado a nenhuma matéria prima ou produto final específico e o **conceito de Cluster** (HADDAD, 1999) que constituem conjunto de indústrias e instituições que tem ligações particularmente fortes entre si, tanto horizontal quanto verticalmente, e, usualmente incluem empresas de produção especializadas, empresas fornecedoras, fornecedoras de serviços, instituições de pesquisas, instituições públicas e privadas de suporte fundamental, analisando os insumos críticos, tendo como essência a criação de capacidades produtivas especializadas dentro de regiões, para a promoção de seu desenvolvimento econômico-ambiental e social.

Agentes. A associação desses dois elementos é o motivo principal das assimetrias de informações entre as partes.

Na TCT, o contrato é a unidade básica de análise e, devido às assimetrias, incertezas e complexidades do ambiente, ele é sempre incompleto. Assim, essa teoria tenta explicar relações de contratos de longo prazo ou integração vertical, que acarretam custos a partes, o que antes não era considerado pelas antigas abordagens microeconômicas.

Outro elemento importante considerado pela TCT e que interessa particularmente a esta dissertação é **a sua aplicação nas áreas de defesa da concorrência e regulação de monopólio**, uma vez que nosso objeto de análise, o THI de Porto Murinho, é um serviço público delegado à iniciativa privada e regulado pela Agência Nacional de Transporte Aquaviário – ANTAQ.

Os monopólios são diferenciados em: monopólio simplesmente e “monopólios naturais”. O primeiro é negativo, do ponto de vista da concorrência e o último não admite concorrência, pois o custo de produzir com uma única empresa é menor do que produzir com mais do que uma, devido às economias de escala. Essa situação é freqüente nos setores de infra-estruturas, que possuem grandes investimentos em ativos com elevado grau de especificidade e que, geralmente, são delegados à atuação do poder público.

A principal contribuição da TCT, de interesse para este estudo, é **o fornecimento do instrumento de análise: o Contrato**. A inclusão do elemento de especificidade do ativo é um importante elemento de análise nas relações contratuais de longo prazo e nos contratos de concessão. Além dessas contribuições Fiane (2002), cita a obtenção de alguns resultados da teoria, **como as demonstrações** da inviabilidade para os investidores de ativos de longo prazo de maturação, por concessão que fosse renovada periodicamente por meio de leilão, como havia sido proposto por vários pesquisadores da área.

Dessa forma, a TCT traz relevantes elementos e argumentos para o nosso objeto de análise pelo fato de o Terminal Hidroviário de Porto Murtinho ser um serviço público delegado, controlado por agência de regulação, por meio de contrato de concessão de longo prazo e que prevê investimentos de infra-estrutura com elevado grau de especificidade, além das suas relações contratuais com seus clientes - empresários do Agronegócio que atuam na região.

Cabe salientar que a implantação de um terminal portuário privado requer a constituição de fluxos contínuos de mercadorias, necessários para viabilizar o empreendimento, que geralmente é de elevado montante e de alto nível de especificidade de ativos. Assim, os processos licitatórios prevêm a realização de contratos de concessão de longo prazo, que contêm a cláusula do equilíbrio econômico financeiro na fixação das tarifas portuárias, entre outros. O intuito dessas medidas visa que os investidores tenham a possibilidade de retorno do investimento no prazo estabelecido no contrato, constituindo um monopólio na operação, na vigência do período determinado.

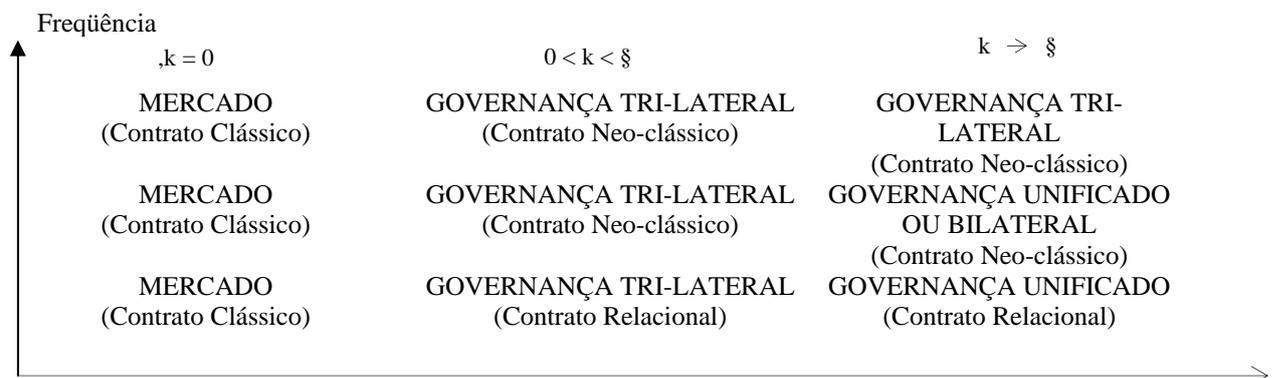
Dados esses privilégios ao ente privado, a concessão requer a realização de fiscalização e controle por parte de agentes reguladores públicos durante a vigência dos contratos, para que as operações atendam também aos interesses públicos na execução de serviços, de acordo com os **padrões estabelecidos de: regularidade, eficiência, segurança e modicidade nos fretes e tarifação.**

A atividade produtiva é entendida por Zylberztajn (1995) como resultado de uma série de trocas de bens e serviços especializados, que permitem a produção de novos bens e serviços e a organização destas atividades complexas está dentro de um ambiente coordenador: **a firma**. Esta, vista dessa forma, é a mesma descrita por Coase (1937): um complexo de contratos que estão associados a custos de transações.

Os custos decorrem principalmente devido à incompletude dos contratos, pois as condições ambientais não podem ser antecipadas ex-ante e sempre ocorre a existência de informações assimétricas. Desse modo, Zylberztajn (1995) diz que os vários tipos de arranjos contratuais advêm dos diferentes atributos das transações reguladas por estes contratos, tais como: Contratos Clássicos - caracterizados pela “contemporaneidade”, ajustes ocorrem apenas e unicamente via mercado – mercados spot; Contratos Neoclássicos - aspectos de flexibilidade dos contratos, desejo manifesto da manutenção da relação contratual, por exemplo, contrato guarda-chuva; Contrato Relacional - sua flexibilidade é a possibilidade de renegociação, o contrato original deixa de servir de base, trocando-se o esforço de desenhar um contrato completo, pelo esforço de manter um sistema negocial continuado, exemplo: o contrato guarda chuva e suas transações específicas

No esquema a seguir, elaborado por Zylberztajn (1995) para mostrar a interferência dos atributos no arranjo contratual, foi disposto no eixo das ordenadas o número de freqüência das transações e, na abscissa, o nível de especificidade dos ativos, utilizando as variáveis, especificidade dos ativos ( $k$ ) e freqüências das transações ( $f$ ) e grau de incerteza associado ( $i$ ). No esquema, o ( $i$ ) foi fixado para a análise, uma vez que reflete os diferentes estados do ambiente os quais não estão sob o controle dos agentes.

**Figura – 1**  
**Esquema do nível de**  
**especificidade dos ativos**



Assim, **o estudo de caso do Terminal** faz um *link* entre as correntes TCT e o Ambiente Institucional da NEI, considerando a orientação da TCT em relação às transações com ativos específicos e de alto grau de especificidade de investimentos, transações estas, **implementadas** nas formas de: Governança de Mercado; Mista (Bilateral, Trilateral) e específicas, quando relacionadas aos clientes do Terminal. Porém, atenta-se à existência da relação contratual unificada, por meio do Contrato de Concessão, e em termos de regulação econômica.

Cabe ressaltar que a teoria recomenda que o governo regule a empresa monopolista, de forma a estabelecer seu lucro no valor mínimo para cobrir o custo de oportunidade do investimento e a TCT sugere, segundo Fiane (2002), que concessões não devam ser pensadas como algo a substituir a regulação, uma vez que, embora a referida regulação tenha problemas, a concessão renovada periodicamente não é isenta de dificuldades de natureza transacional.

Um dos pontos de apoio da NEI, segundo Furquim (1996) é o reconhecimento de que a **operação** e a **eficiência** de um sistema econômico **são limitadas** pelo conjunto de instituições que regulam o jogo econômico. A corrente de Ambiente Institucional teve, com as pesquisas de North & Thomas (1973) a composição do elemento de análise histórica e, com Williamson (1989), a complementaridade entre os diferentes níveis analíticos, de Ambiente Institucional e Instituições de Governança, que tratam em níveis analíticos distintos de um mesmo objeto.

Para o autor, essa complementaridade entre os diferentes níveis é devido à diferenciação das regras existentes em nível macro e em nível micro, o que compõem as duas correntes da NEI – Ambiente Institucional e Instituições de Governança.

**Instituições de Governança:** Nome dado à corrente da Nova Economia Institucional que trabalha no nível de análise do

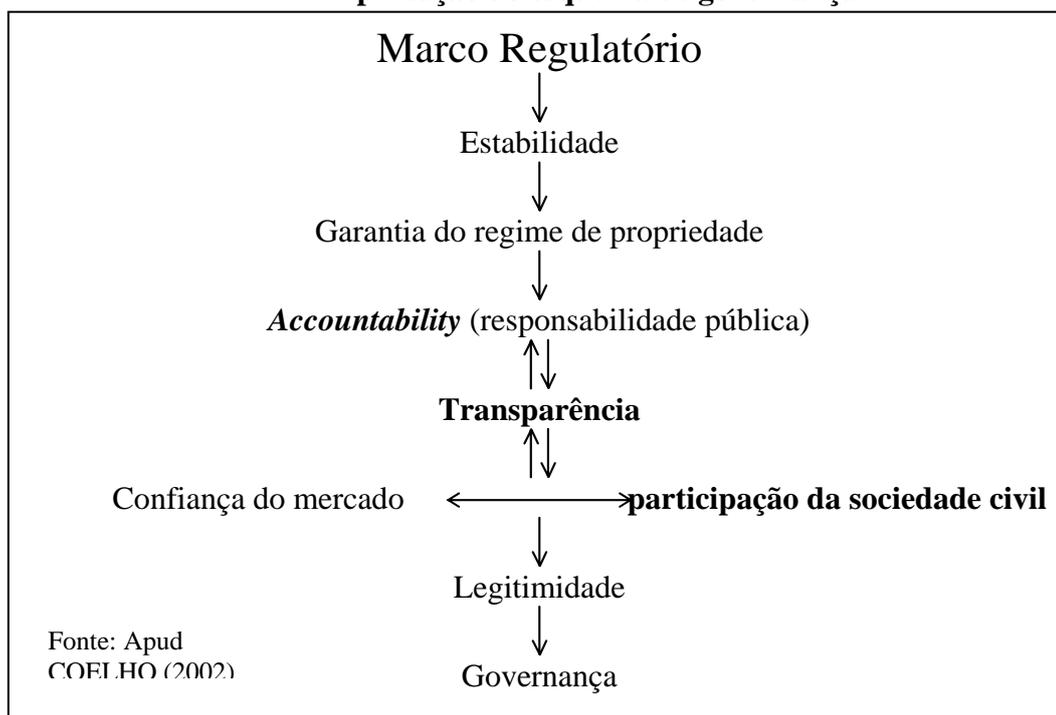
Arranjo Institucional;... **Ambiente Institucional:** Conjunto de macroinstituições - tais como legislação, definição de direitos de propriedade e códigos de ética - que estabelecem as bases para as interações entre os seres humanos. Também assume o sentido do nome dado à corrente de pesquisa na Nova Economia Institucional que trabalha neste nível de análise” (FURQUIM, 1996 - 219).

O Arranjo Institucional que compõe as Instituições de Governança está em nível micro. Para Williamson (1989), a forma como está relacionado esse conjunto de instituições - firmas determinam a economia dos custos de transação - assim, o quadro institucional ocupa posição determinante no resultado econômico.

A governança definida pela AID é dividida em: **accountability, transparência, marco regulatório e participação da sociedade**. O primeiro está relacionado à responsabilidade pública; no segundo, a transparência é a forma como o agente público toma as decisões; o marco regulatório são os critérios legais claramente definidos; os agentes públicos devem sentir-se responsáveis pelos seus atos. Ele é a base para a *accountability* e para a transparência - que tornam o sistema previsível e estável, que garante o cumprimento dos contratos e a certeza do regime de propriedade da livre empresa. E, por último, o controle público, que proporciona maior transparência ao sistema e garantia da legitimidade.

No esquema a seguir, elaborado por Coelho (2002) apresenta-se a governança, de forma resumida, dentro das reformas do GBM chamadas de segunda geração – Gestão do Setor Público e Instituições, com destaque, no topo da hierarquia, o marco regulatório.

**Figura - 2**  
**Tipificação do esquema de governança**



Para o caso desta dissertação, identificou-se um impacto no conjunto do arranjo institucional do setor portuário, após as mudanças da estratégia de desenvolvimento implementadas a partir da década de 1990 em nível internacional.

As reformas instituídas pelo Banco Mundial<sup>6</sup>, para o desenvolvimento, valorizam as necessidades das empresas transnacionais e assim buscam criar o ambiente favorável para

<sup>6</sup> Nos anos 50 e 60, do século XX, foi o período que se iniciou o ciclo das exportações do capital, podendo-se dizer, o início da influência do Banco Mundial junto aos programas de desenvolvimento da periferia do sistema. Nesse período, o setor de infra-estrutura foi o que mais obteve recursos financeiros do BIRD (Banco Interamericano de Desenvolvimento), consumindo 61% e 64% do total dos recursos destinados ao financiamento de projetos de desenvolvimento e para os de crescimento do setor industrial. O BIRD estava vinculado às companhias financeiras de desenvolvimento (COELHO p.99, 2002).

O pressuposto para os defensores da neo-clássica é que uma forte concorrência proporciona um dinamismo empresarial benéfico e que, devido ao protecionismo implantado pelo PSI, no longo prazo, não se desenvolveu no Brasil. A consequência para o País foi de perda de competência competitiva em relação ao resto do Mundo.

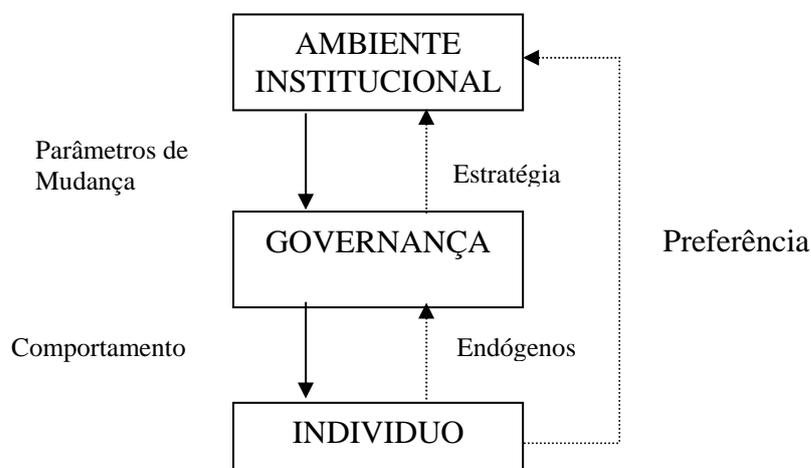
Em meados de 1981, todos os bancos internacionais cortaram suas linhas de créditos, atribuindo essa decisão ao alto nível de desajustes nas economias emergentes. Para os especialistas do FMI, esses países precisavam realizar uma política de ajustamento, pois estavam endividados e ineficientes, e os recursos a eles destinados eram canalizados para obras superfaturadas de infra-estrutura que, aliada a incompetência dos Governos, aumentavam ainda mais a dívida. O que se pretendia era evidenciar que grande parte dos recursos era desviada para a corrupção e incompetência administrativa. Esses foram os pressupostos utilizados pelo GBM (Grupo do Banco Mundial) e pelo FMI (Fundo Monetário Internacional) para interferir e poder manter o equilíbrio e a estabilidade da hierarquia no interior do sistema de Estados; portanto, efetivamente continuar exercendo o papel de controladores das relações centro-periferia.

garantir a estabilidade dos negócios nos países periféricos. A consequência dessa política pode ser vista através da mudança significativa do ambiente institucional portuário no Brasil, causada pela Lei nº 8.630/93 - Lei dos Portos, e seus respectivos regulamentos e normas complementares. Essa Lei ficou conhecida como a “Lei de Modernização Portuária”, pelas profundas mudanças acarretadas para o setor.

A partir das reformas no setor portuário mundial, ficou evidente a ênfase nas estratégias de descentralização portuária e a participação do setor público para criar um ambiente regulatório, cuja participação do setor público é a de regulador, e não mais de interventor no sistema.

Para explicar as mudanças advindas no interior das empresas, recorreu-se à corrente que estuda o Ambiente Institucional e Instituições de Governança, corrente essa desenvolvido por Williamson (1989), que mostra que os ambientes **interno e externo** da empresa estão expostos basicamente por dois níveis analíticos diferentes, mas que se relacionam e são complementares. O desenvolvimento de um esquema em três níveis de Relações será apresentado na Figura 1 - Esquema de relações institucionais. O ambiente institucional é o parâmetro de mudanças para o comportamento do arranjo institucional, apresentado como governança, ele a influencia e no esquema aparece indicado pela seta de linha cheia. A linha tracejada mostra que o Ambiente Institucional também é influenciado pela governança, por meio de Estratégias e também se relaciona com o indivíduo, influenciando o comportamento apresentado pela seta de linha cheia e sendo influenciado, como indica a seta de linha tracejada.

**Figura - 3**  
**Esquema de relações institucionais**



Fonte: Apud Zylbersztajn, D. (1995, 162)

O esquema em três níveis proposto por Williamson evidencia o ambiente institucional no topo da hierarquia e o arranjo institucional que se desenvolve dentro dos limites impostos pelo ambiente institucional e, apenas em segundo plano (linha pontilhada), a influência das organizações, com o objetivo de modificar as regras do jogo. Assim, aceita-se a interferência do nível micro analítico na modificação do ambiente, embora o esquema privilegie o último.

Na interpretação de Zylberztajn (1995) o ambiente institucional é o *locus* dos parâmetros de deslocamento do equilíbrio que define os modos eficientes de governança e é definido pelo conjunto das regras políticas, sociais e legais que estabelecem as bases para produção, troca e distribuição, e as próprias regras do jogo social. Porém, as organizações são desenvolvidas no ambiente institucional, refletindo as estratégias dos atores que criam as estruturas políticas, sociais, econômicas, limitadas pelas regras institucionais, buscando otimizar ou maximizar a sua **função objetivo**. E ainda, as instituições tendem a apresentar mudanças incrementais ao longo do tempo, sendo menos frequentes grandes mudanças de curto prazo. Enfim, as instituições definem os limites das organizações, mas são da mesma forma afetadas por elas.

Furquim (1996) considera que a principal contribuição da corrente de Ambiente Institucional tem sido o estabelecimento da relação entre instituições e desenvolvimento econômico, examinando o papel de alguns elementos institucionais, como a garantia de direito de propriedade, sobre o resultado econômico global.

Essa corrente examina a especialização e a transação viabilizadas pelas instituições. O papel das instituições estaria em conciliar a evolução dos custos, partindo do princípio de que à medida em que a especialização cresce, o custo de transação aumenta. Assim, quanto mais complexo o processo de troca, maior a necessidade de instituições para viabilizar as transações, impedindo ações oportunistas nesses tipos de transações. Sem a especialização, os custos de transformação do produto seriam mais altos, considerando-se a falta da divisão do trabalho e as possibilidades de comércio.

Quanto ao indivíduo, Furquim (1996) interpreta que a NEI recorre a dois pressupostos comportamentais de importância fundamental aos resultados obtidos pela teoria. Indivíduos são considerados racionais, porém de modos limitados e oportunistas, isto é, auto-interessados com avidez. Ambos pressupostos constituem condições necessárias para a ocorrência de custos de transação; tanto o ambiente institucional quanto o arranjo institucional apresentariam um efeito secundário sobre os indivíduos, (representados pelas linhas pontilhadas). Para o autor, Indivíduos agem de acordo com suas convicções e preferências, sendo essas, na tradição do individualismo metodológico, dadas no plano individual.

A diferença entre a linha de pesquisa liderada por North e Williamson, é que a primeira tem, como objeto de análise, o efeito de diferentes instituições sobre o desempenho econômico, enquanto que a liderada por Williamson, busca identificar como os diferentes arranjos institucionais lidam diferentemente com os custos de transação, implicando níveis distintos de eficiência (ZYLBERSZTAJ, 1995; FURQUIM, 1996).

Existe uma crescente publicação baseada na organização industrial, que busca dar apoio à compreensão das implicações da estrutura de mercado predominante em nível da indústria de alimentos, e a forte presença do Estado interferindo no sistema. Importantes produtos do Agronegócio são transacionados nos mercados internacionais. A teoria considera que o padrão de governança possa ser alinhado de modo discriminado, obedecendo a um padrão de minimização de custos de transação.

O balanceamento entre o sistema público e privado, no sistema do Agronegócio, dependerá do grau de interferência requerido para coordenar o sistema. A atividade agrícola, além dos impactos das condições naturais, é afetada pelas mudanças institucionais. Considera-se que os produtos do Agronegócio, como os que circulam em nosso espaço delimitado no Terminal Hidroviário de Porto Murtinho, são principalmente grãos, que se caracterizam como produtos homogêneos, comercializados no mercado mundial, sujeitos às suas flutuações, tais como restrições ao comércio e subsídios ao nível dos mercados internacionais, e fortemente dependente do custo de logística, na finalização do seu preço final.

Assim, considerações devem ser feitas a respeito da estrutura de governança do Terminal. Apesar de o cliente do Terminal - empresários do Agronegócio, parecer estar no nível mais baixo da hierarquia, acredita-se, no entanto, que ele é a base. Quando inserimos o pensamento da lógica espacial do capital, o cliente exportador e importador é o ator que motiva todo o processo. Cabe, então, ressaltar que o terminal hidroviário é um importante elemento para a redução de custo na logística de transporte dos produtos do Agronegócio, conforme os estudos citados, que mostram o impacto nos custos da operação de transporte no processo de comercialização desse tipo de produtos. O grão de soja é um exemplo; é produzido em somente 5 (cinco) países, que são capazes de abastecer toda a economia mundial.

Dessa forma, a criação de um ambiente estável afeta também os custos de comercialização do produto, bem como a necessidade da especialização e a divisão do trabalho e fluxos de trocas. Enfim, a discussão ocorre em nível de minimização de custos em prol do elo mais forte - as grandes corporações transnacionais.

Não é objetivo desta pesquisa discutir os ajustes e formulação do consenso periférico<sup>7</sup>, porém, suas conseqüências nas estruturas espaciais periféricas, segundo Coelho (2002) tornaram possível, a partir do consenso, criar espaços de valorização para as empresas transnacionais, através das instituições do GBM e o do FMI e, ao fazê-lo, buscou-se criar um consenso em torno de um ambiente “tipo ideal” que possa garantir a estabilidade dos negócios.

O afluxo de capital irá refletir na crise do endividamento da década dos anos 80; como analisa Coelho (2002), o tema que ganhou destaque nas reformas denominadas “segunda geração” do GBM foi o da governança, que apareceu a partir da segunda metade dos anos oitenta e começo dos anos noventa. O objetivo das medidas era de se criar um ambiente transparente e estável, apoiado na tríade: Transparência, Confiança e Estabilidade - o tripé necessário para a ascensão do liberalismo econômico – ambiente “tipo ideal”.

### **1.2.2 Programa de Descentralização Portuária: O Caso Brasileiro**

As reformas portuárias no Brasil que ocorreram na década de 90 estavam baseadas no conceito da necessidade de se criar um ambiente transparente e estável, como demonstrado anteriormente, apoiado no tripé do liberalismo: Transparência, Confiança e Estabilidade.

---

<sup>7</sup> Esse assunto, é tratado de forma detalhada, na dissertação de Jaime César Coelho - “Economia, Poder e Influência Externa: O Grupo Banco Mundial e as Políticas de Ajustes Estruturais na América Latina, nas Décadas de Oitenta e Noventa”, que analisa os programas de ajustamento estrutural na América Latina, fundamenta-se na grande transformação regional, caracterizada pela ruptura com o desenvolvimentismo e a ascensão do credo liberal e, conseqüentemente, o aprofundamento das assimetrias entre os países centrais e a periferia.

Dentre os vários modelos de reforma portuária, o que serviu como base para as reformas brasileiras foi o modelo *landlord port*, desenvolvido pelo grupo do Banco Mundial.

Os modelos de administração desenvolvidos pelo Banco Mundial - WBPRTK (Word Bank Port Reform Toolkit), são o *Service Port*, *The Tool Port*, *The LandLord Port*, e *The Private*. A escolha do modelo depende de cada país e é influenciado pelo modo segundo o qual os portos são organizados, conforme estrutura e gerenciamento. A estes se incluem fatores socioeconômicos; a estrutura do país; o desenvolvimento histórico do porto; a localização do porto - se ele está sediado em área urbana ou região isolada e os tipos de cargas que são transportadas, se líquida, sólida e ou em *containers*. Esses quatro modelos do WBPRTK são diferenciados na formas como os serviços são providos e a quem pertence a propriedade. Desta maneira, os serviços podem ser executados pelo setor público, setor privado ou de forma mista. Quando a operação é realizada pelo operador privado e proprietário, o gerenciamento está sob a orientação: local, regional ou global. Enfim os modelos determinam à definição de quem é o proprietário da superestrutura, equipamentos e capital e quais as competências da Administração Portuária, de operações, trabalhadores, entre outros. No quadro a seguir, Brooks (2004) faz um sumário dos modelos do WBPRTK:

**Quadro - 1**  
**Resumo dos modelos de reforma portuária do WBPRTK**  
*(Word Bank Port Reform Toolkit)*

<b>Responsibilities</b>	<i>Service</i>	<i>Tool</i>	<i>Landlord</i>	<i>Private</i>
<b>Infra-estrutura</b>	Público	Público	Público	Privado
<b>Super-estrutura</b>	Público	Público	Privado	Privado
<b>Trabalho Portuário</b>	Público	Privado	Privado	Privado
<b>Outras Funções</b>	Majoritário público	Misto	Misto	Majoritário privado

Apud BROOKS, 2004, in Review of Network Economics Vol. 3, issue 2 – june 2004 p. 171.

No modelo *landlord port*, descrito por Brooks (2004), a Autoridade do Porto - AP mantém a propriedade no porto enquanto a infra-estrutura é arrendada a companhias operacionais privadas. As responsabilidades da Autoridade do Porto, como proprietário, incluem a exploração econômica, o planejamento de longo prazo, a manutenção de infra-estrutura básica do porto, tais como a de estradas de acesso, entre outras. As companhias operacionais privadas, que arrendam da AP, provêm e mantêm a sua própria estrutura e compra e instala os seus próprios equipamentos. O trabalho de doca também é empregado pelas companhias de arrendamento privadas. Assim, a força do modelo é que a mesma entidade execute as operações e possua o equipamento tanto de carga, como de manipulação. A autora conclui que o planejamento é, provavelmente, mais eficaz por ter maior adaptação às mudanças do mercado, porém o risco desse modelo é de haver operação acima da capacidade, com mais de um operador privado. Os operadores privados podem ampliar suas operações sem o devido acompanhamento do mercado, e ainda pode haver duplicação de esforços, tais

como o comercial e, até mesmo, de operadores de terminais; assim Brooks (2004) recomenda que, para esse modelo, deva haver monitoramento e planejamento da coordenação do mercado. A forma para atingir esse objetivo da manutenção da eficácia do planejamento é através da Autoridade Portuária, que deve realizar visitas aos operadores de terminais e aos clientes potenciais, com fins de controle. Esse modelo forneceu as diretrizes para o que foi chamado de reformas de modernização do Subsetor Portuário, com base nas funções de regulação e de coordenação por parte do Estado e com objetivo de progressiva descentralização dos portos brasileiros.

Antes da extinção da PORTOBRÁS, o setor era fortemente centralizado; após a reforma, foi impellido a repassar suas atribuições para Estados e Municípios. O objetivo claro era de tirar o Estado do setor e repassá-lo para a iniciativa privada, por meio de privatizações das operações portuárias. As reformas se consolidaram com a “Lei de Modernização dos Portos”<sup>8</sup>.

O Programa de Desestatização dos Portos Brasileiros foi constituído de dois subprogramas principais para os portos de uso público: **Privatização dos Serviços e Reestruturação das Administrações** Portuárias. As mudanças ocorreram em nível microeconômico no primeiro e, em nível macroeconômico, no segundo.

O Órgão regulador na esfera federal, criado a partir deste programa, foi a Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ<sup>9</sup>, ente importante nas decisões macroinstitucionais; possui como funções principais a de supervisão, controle e promoção do setor, criado com o objetivo de manter a visão sistêmica da cadeia de transporte nacional.

A extinção da Empresa de Portos do Brasil – PORTOBRÁS significou pôr fim ao monopólio da administração do porto na operação portuária, e a transferi-la aos operadores

---

<sup>8</sup> A promulgação e a implementação da Lei de Modernização dos Portos é a Lei Federal nº 8.630, de 25/2/93,

<sup>9</sup> ANTAQ foi criada através da Lei nº 10.233, de 5 junho de 2001.

privados dentro dos portos. A Lei de Modernização Portuária permitiu a concorrência entre portos em âmbito nacional.

O modelo implantado no Brasil foi o *Landlord port* baseado numa figura de autoridade pública, atuando apenas na oferta de instalações comerciais para o segmento privado, com influência regional ou local na administração portuária.

A influência da região, proprietária do solo, tem como objetivo atrair negócios e atividades econômicas para a sua área de atendimento. Para a Agência de Desenvolvimento Tietê Paraná (ADTP)<sup>10</sup>, que tem realizado estudos sobre o conceito de *Inland Port*, define: “*Inland Port*, são medidas que reúnem foco, atitude, abrangência territorial e agregação ampla de interesses comuns, com o uso intenso da Tecnologia da Informação”, (ADTP)<sup>11</sup>.

Os níveis de regulação são estabelecidos em vários níveis: de Federal a Local. Federal - por meio da União, e Local, nos limites da área do porto organizado - por meio do Conselho de Autoridade Portuária (CAP) e da Autoridade Portuária (AP) propriamente dita, além de, em alguns casos, autoridades marítimas, aduaneiras, sanitárias, policiais, ambientais e do trabalho. O órgão Internacional IMO *International Maritime Dangerous Goods*, serve de base para os regulamentos do porto, quanto ao manuseio e à armazenagem de cargas perigosas.

A competência federal por meio desse modelo é a de supervisão da atuação das administrações portuárias e a implantação e preservação de um mercado concorrencial entre portos, através do Ministério dos Transportes (MT) e da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ).

---

<sup>10</sup> Site [www.adtp.org.br](http://www.adtp.org.br) visitado no dia 7 de março de 2004.

<sup>11</sup> Site [www.adtp.org.br](http://www.adtp.org.br) visitado no dia 7 de março de 2004

Os órgãos reguladores das atividades portuárias, ou simplesmente, órgãos normativos criados pela “Lei de Modernização Portuária”<sup>12</sup> são: Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte (CONIT); Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT); Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) e do Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes (DNIT).

O modelo de privatização do Terminal Hidroviário de Porto Murtinho possui os mesmos princípios do *Landlord port*, que contempla a atuação conjunta do setor público e privado. Conforme entrevista realizada na AGEPAN – Agência Estadual de Regulação de Serviços Públicos de Mato Grosso do Sul, o diretor de regulação econômica, Marcelo L. B. Amaral, expõe que o papel do setor regulador é fundamental para que os interesses da coletividade sejam contemplados, pois nesta forma de atuação existem interesses que, por princípios, são distintos e a efetividade na atuação das entidades regulatórias estão diretamente correlacionadas com o grau de sua autonomia e capacidade de intervenção.

Os resultados e fatores determinantes na privatização dos países da América Latina foram estudados por Hoffmann (2001), onde o autor questiona o risco da fragilidade institucional para a obtenção do sucesso na implantação dos modelos de reforma. Para o mesmo autor, os países que mais avançaram foram o Panamá, Argentina, México e Colômbia. Os resultados de suas pesquisas indicaram que a intervenção das classes poderosas nessas instituições, prejudicou o processo e a obtenção de resultados positivos sociais.

From the perspective of private operators, experiences in Latin America have not been quite as positive as from the point of view of port users, shippers, and consumers. There have been withdrawals (eg Rosario in Argentina), perceived unfair competition (Buenos Aires), delays (Chile), labour unrests (Brazil), and complete failures (Montevideo in Uruguay). In several privatisations, almost all international renowned port operators participated in the bidding process, which is always a

---

<sup>12</sup> Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001

costly exercise, and in which there can only be one winner at a time( HOFFMANN, 2001).

A partir do Estudo realizado pela extinta Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes - GEIPOT, no Quadro 1, a seguir, estão resumidas as características dos órgãos reguladores e operadores das atividades portuárias, após a instituição da Lei de Modernização dos Portos no Brasil.

**Quadro - 2**  
**Entidades com características normativas e administrativas dos transportes aquaviários**

<b>MT</b> (Ministério dos Transportes)	-Formular, coordenar e supervisionar as políticas nacionais para os portos e, -Promover o planejamento estratégico dos meios de transporte
<b>DNIT</b> Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes	-Entidade Integrante da Administração Federal Direta ou Indireta. -Estabelecer padrões, normas e especificações técnicas para elaboração de projetos e execução de investimentos e obras; -Elaborar programas de seguros operacionais; -Manter ou conservar e restaurar os terminais e instalações
<b>ANTAQ</b> (Agência Nacional de Transportes Aquaviários).	Entidade integrante da Administração Federal indireta para estabelecer normas e padrões a serem observados pelas autoridades portuárias: -Celebrar atos de outorga de concessão de portos públicos e de autorizações para terminais de uso privativo; -Supervisionar e fiscalizar as atividades das administrações portuárias; -Elaborar normas e regulamentos relativos a prestações de serviços portuários; -Propor ao Ministério dos Transportes o plano geral de outorgas do subsetor.
<b>CAP</b> Conselhos de Autoridades Portuárias	Entidade integrante da Autoridade Portuária e reguladora local; Gestora de Patrimônio e Administradora Portuária. Exerce uma co-gestão da atividade. O cargo de presidente é o representante da UNIÃO. -Atuar como instância de recurso em questões referentes a solicitações de arrendamentos de áreas e instalações portuárias; -Fomentar a ação industrial e comercial do porto;

	-Desenvolver mecanismos para atração de cargas; -Estimular a competitividade
<b>AP</b> Autoridade Portuária	Figura jurídica da Administração do Porto que tem papéis e funções distribuídas entre o CAP e AP. Estas são Instituições públicas autônomas ou empresas públicas, a quem seja concedido o direito ao uso de instalações portuárias públicas, a administração, a manutenção e ao desenvolvimento de instalações portuárias de infra-estrutura necessárias para atender às demandas requerida pela atividade para gerenciar e : <ul style="list-style-type: none"> <li>- Aplicar medidas de segurança à navegação;</li> <li>- Promover regulamentos de proteção ambiental e monitorar as concessões e contratos de arrendamento com o setor privado;</li> <li>- Fazer o <i>marketing</i> do parque industrial portuário para a atração de novos investidores.</li> </ul>
<b>CONSAD</b> Conselhos de Administração das Empresas Portuárias	Conselhos de Administração das Empresas Portuárias

Fonte: Elaborado a partir das informações do Estudo Reforma Portuária (GEIPOT, 2001).

Observando o quadro quanto à distribuição de atribuição, verifica-se a existência do controle por parte da União. O CAP, que é a entidade integrante da Autoridade Portuária, tem a função de reguladora local e possui, no cargo de presidente, o representante da UNIÃO.

Os mecanismos de atuação do CAP não são muito claros. Apesar de formalmente o modelo de exploração dos portos brasileiros se aproximar do *landlord port*, os portos não possuem a autonomia (livre prática de preços públicos e de contratação e desligamento de pessoal) e a visão empresarial de desenvolvimento regional que caracteriza esse modelo (GEIPOT, 2001-18).

As entidades que administram os portos não atuam na operação. De acordo com o art. 21 da Constituição da República Federativa do Brasil, compete à União explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão, os portos marítimos, fluviais e lacustres. Porém, pela reforma portuária, devem delegar a exploração desse serviço de movimentação, armazenagem de cargas e demais correlatos, à iniciativa privada descrito no quadro – 2 – Entidades com características operativas.

**Quadro - 3**  
**Entidades com características operativas**

<b>Operadores Públicos</b>	<b>Operadores privados</b>	<b>OGMO</b> Órgãos Gestores da Mão-de-Obra
- Têm como objetivos preferenciais destinar recursos para: desenvolvimento de projetos de dragagem, acessos terrestres, projetos de meio ambiente e segurança e em projetos pioneiros de infra-estrutura para a alavancagem de novos investimentos privados.	- Atividades comerciais de prestação de serviços: movimentação de cargas, armazenagem e correlatos transferidos;  -Referentes ao gerenciamento e ao manuseio do fluxo de mercadorias no porto, pela iniciativa privada.	-Administração e fornecimento da mão-de-obra  (Substituição aos sindicatos, nessas atribuições).

Fonte: Elaborado a partir das informações do Estudo Reforma Portuária (GEIPOT, 2001).

O que ficou estabelecido com a reforma portuária de 1993 é que o orçamento público seria destinado, preferencialmente, para o desenvolvimento de projetos de dragagem, acessos terrestres, projetos de meio ambiente e segurança e em projetos pioneiros de infra-estrutura para a alavancagem de novos investimentos privados, saindo da intervenção direta do Estado. O papel da União seria o de supervisão, e as Autoridades Portuárias ficariam com a função de Administração do Porto.

O Estudo do GEIPOT questiona a falta de definição clara dos papéis das entidades de Autoridade Portuária (AP) e o Conselho de Autoridades Portuárias (CAP) na Lei Portuária de 1993.

Definição, Papel e Funções da Autoridade Portuária Local: A Lei dos Portos de 1993 estabelece, de fato, dois níveis organizacionais a exercer as atribuições da Autoridade Portuária, o CAP e a AP. Na realidade, a Lei menciona a expressão Autoridade Portuária uma única vez, no Capítulo I, parágrafo 2º, art. 3º, quando diz: ‘...Administração do Porto, denominada Autoridade Portuária...’ Na forma como a Lei está escrita, para todos os fins, não parece ser tão difícil conciliar a usual definição do mandato de autoridade portuária com os papéis e

funções distribuídas entre o CAP e a AP.”  
(GEIPOT, 2001 -9).

Os trabalhos de pesquisas realizados pelo GEIPOT, entre eles: "Reforma Portuária Brasileira" e estudos sobre aumento da competitividade das exportações brasileiras - "Corredores Estratégicos de Desenvolvimento - Alternativas de escoamento para Exportação da Soja", que também se refere às questões portuárias, justificaram a desestatização portuária, com o fim de obter a descentralização administrativa, quebra de corporativismo e aquisição de maior flexibilidade, para com isso adquirir maior competitividade para os produtos de exportação brasileira, e maior integração com o mercado mundial.

A Reforma Portuária que contempla a integração multimodal foi apontada como condição essencial para o alcance do incremento das exportações, principalmente para o setor do Agronegócio. A integração das estratégias logísticas entre produção e os vários modos de transporte bem como a atuação de forma mais competitiva pelos operadores de portos brasileiros, foram as principais indicações dos estudos realizados pela Empresa citada.

...é dar uma moldura aos portos mais condizente com o perfil do mercado a que está inserido, em especial em relação à logística dos fluxos de cargas portuárias e à maior proximidade com o cliente portuário  
(GEIPOT, 2001 – 17).

Para o governo, a efetivação da utilização de portos, nos moldes citados acima, está responsabilizada a promover um eficiente e amplo sistema multimodal de transporte nacional, a alocação de território, não só para o desenvolvimento das instalações portuárias, como para o estabelecimento e expansão de corredores de transporte, ligando os portos a redes interiores de transporte e de tipos de produtos e modos de produção.

Acredita-se que a utilização deste modal, no Brasil, para alcance do objetivo de competitividade, deve ser operado a partir de regras estáveis e com eficiência. A busca dessa eficiência pode ser conseguida através da ampla concorrência entre e intra-portos que propicie

preços competitivos, mantendo um sistema de transportes baseado na relação custo-eficácia, agregando valor ao comércio exterior de mercadorias e de abastecimentos.

Os portos brasileiros, apesar da falta de eficiência logística atual, têm presença marcante no movimento de cargas do tipo grão e, conforme a Agência de Desenvolvimento Tietê-Paraná - ADTP podem, estrategicamente, se tornarem plataformas logísticas dos fluxos de cargas, integrando os diversos modais necessários para o aumento do transporte *intra port*.

### **1.3 Empresas Portuárias e a Estratégia Espacial: Questões Teóricas.**

A partir dos levantamentos de dados da Agência de Desenvolvimento Tietê-Paraná – ADTP, os fatores decisórios na implantação de um Terminal Portuário, em uma determinada localidade, requer a associação favorável de um conjunto de variáveis. Os cinco elementos levantados foram: acessibilidade, competitividade logística, competitividade fiscal, aspectos ambientais e aspectos energéticos. A esses, podemos ainda incluir a variável governança.

A acessibilidade diz respeito à possibilidade de alternativas de acesso multimodais - a acessibilidade rodoviária com alternativas de acesso à produção e ao consumo; acessibilidade ferroviária, com visão de trem unitário, bitola mista com alternativa estruturada de acesso ao porto; e, principalmente, que haja a possibilidade de navegação e manobra facilitada.

Para a competitividade logística, é preciso levar em consideração que o frete da matéria prima é geralmente reduzido em relação aos produtos já industrializados, motivo por que deve ser feito com custos estruturalmente reduzidos e com possibilidade de encontrar uma posição com o “ótimo equilíbrio” entre a Produção, os Insumos (em especial o energético) e o Consumo. A confiabilidade nas transações também é essencial.

A Competitividade Fiscal ocorre quando os incentivos fiscais alteram o “ótimo equilíbrio”.

Os Aspectos Ambientais que proporcione a implantação de processos industriais ambientalmente sustentados, mantendo em equilíbrio a relação ecológica e econômico.

Os Aspectos Energéticos devem permitir a disponibilidade de energia competitiva e limpa.

A competitividade tarifária, através de tarifas com custos estruturais reduzidos. Em termos de concessão, que estas sejam realizadas por meio de regras claras e com prazos compatíveis com o perfil do empreendimento, em outras palavras, que dê segurança no retorno do investimento. E por fim, no levantamento da ADTP, os operadores também esperam agilidade alfandegária para o fluxo das transações.

O que foi exposto demonstra que a lógica dos prestadores de serviços portuários privados, em termos de estratégia espacial, tem comportamento típico das corporações transnacionais; em geral instalam-se nos países que oferecem melhores relações entre custo e benefícios: a mão-de-obra, em termos de custos e qualificação, menores impostos, menos exigências e estabilidade. A preocupação com a estabilidade, por parte dos empresários, permite a discussão da introdução da variável governança como um importante elemento de decisão.

A inclusão da garantia de governança advém das mudanças na estratégia de desenvolvimento, pois a partir da década de 1990, o setor público passou a exercer um papel distinto, não apenas viabilizando recursos e operação, mas responsabilizando-se pela internalização de práticas societárias, características dos países centrais. Nessa nova configuração, o arranjo institucional foi modificado por uma nova estrutura de propriedade, com predominância do capital privado e, nesse novo modelo, conhecido como “neoliberal” cabe ao setor público a manutenção de um ambiente institucional favorável, ou seja, transparente e estável para a garantia da governança. Assim, as empresas buscam certeza no retorno do seus investimentos.

Em geral, o comportamento das grandes empresas capitalistas não difere, transferem parte de sua produção para os países menos desenvolvidos, enquanto que os departamentos mais especializados na administração, P&D, ficam nos países sedes. A esse comportamento de busca de melhores oportunidades é exemplo típico o caso das fábricas de automóveis, que se transferiram dos EUA e Canadá para as fronteiras do México, onde foi verificado que a produtividade mexicana é comparável à dos EUA, porém com custos menos elevados.

A indústria portuária, que é prestadora de serviços de logística de transporte, também utiliza como estratégias de localização, a centralização de suas atividades nos principais centros consumidores e produtores. Porém, a efetividade de suas operações depende do funcionamento homogêneo e eficiente em todo o circuito, tendendo assim a se posicionar em pontos estratégicos para o escoamento da produção de suas filiais, terminais portuários, criando circuitos que permitem o fluxo dos centros produtores até os centros consumidores, que são geralmente ligações que se dão basicamente entre o escoamento da produção de matéria-prima ou insumos da periferia, para o processamento e a industrialização nos centros mais avançados e que após a elaboração são distribuídos. Parte dessa distribuição retorna para abastecer também a periferia. Situação essa já prevista por Prebisch (1949).

Verifica-se a existência de uma correlação entre a estratégia de localização espacial das empresas com a divisão internacional do trabalho. Assim, de forma organizada e com objetivos bem traçado, as corporações transnacionais colaboram para a disseminação e aprofundamento do liberalismo comercial, desregulamentação e flexibilização do trabalho. A consequência é a alteração do tipo tradicional na divisão internacional do trabalho. Nesse novo paradigma, as mudanças que parecem surgir são aquelas de transferência da importância da estabilidade, que parece ter sido alterada do campo do trabalho para o do investimento.

Do ponto de vista do trabalho, têm surgido na literatura discussões, como a de Antunes (1999), mostrando que o foco está no fim do trabalho assalariado sob o domínio do

capital. A distinção que ele faz é a da situação da profunda diminuição do trabalho estável e assalariado em uma situação de precarização do trabalho, chamada de flexibilidade.

Nas observações de Mendez (2001), até o ano 1970, os países desenvolvidos demonstraram uma tendência de aumento do crescimento, do bem-estar e do pleno emprego - formando um círculo virtuoso – enquanto, os países em desenvolvimento e em processo de descolonização, apresentaram males endêmicos, pobreza, escassez, desemprego, desigualdades internas e crescente dependência externa, formando um círculo vicioso. Porém, até o círculo virtuoso dos países desenvolvidos tem apresentado amostras de fragilidades, indicando o problema do desemprego, mesmo em países desenvolvidos, por exemplo.

Esse ponto de vista, não muito otimista é o de Rifkin (1995) evidente no seu livro “O fim do emprego”, em que mostra que a situação do desemprego não é mais apenas um fenômeno dos países da periferia; também tem afetado, devido ao progresso tecnológico e o aumento da produtividade, os países considerados desenvolvidos, perfazendo assim um fenômeno mundial. Quem faz o contraponto dessa opinião é De Massi (2000) que, com otimismo, vem discutindo o “ócio criativo”, criticando os viciados em trabalho, exaltando os benefícios do tempo livre advindo da produtividade tecnológica e vislumbrando uma nova forma de trabalho mais criativa e menos operacional e a introdução da indústria do lazer.

Dadas essas considerações, a geografia econômica busca fazer interpretações dessas “complexidades organizadas” através do estudo da organização espacial dos sistemas econômicos e sua evolução no tempo e tem, como ponto de partida, a consideração de que as diferentes atividades, existentes em um território, tendem a estabelecer certas relações de interdependência.

Na literatura, tem surgido uma nova classificação para os países que se encontram em posição dita “intermediária”; são os chamados países emergentes, em desenvolvimento, ou

ainda da semi-periferia, por apresentarem uma certa evolução em seus indicadores de desempenho.

Pochmann (2003), pesquisador do tema sobre as transformações no mundo do trabalho nos anos 90 no Brasil, afirma que o cenário mundial se torna cada vez mais complexo e a qualificação dos países em - centro, semi-periferia e periferia, visa qualificar as reais possibilidades de inserção nacional, bem como seus efeitos sobre o trabalho<sup>13</sup>.

Com o mesmo enfoque de hierarquização e complexidades do mercado mundial Coelho (2002) apresenta um elemento novo que é a incorporação de parte da periferia ao mercado global, citado a seguir:

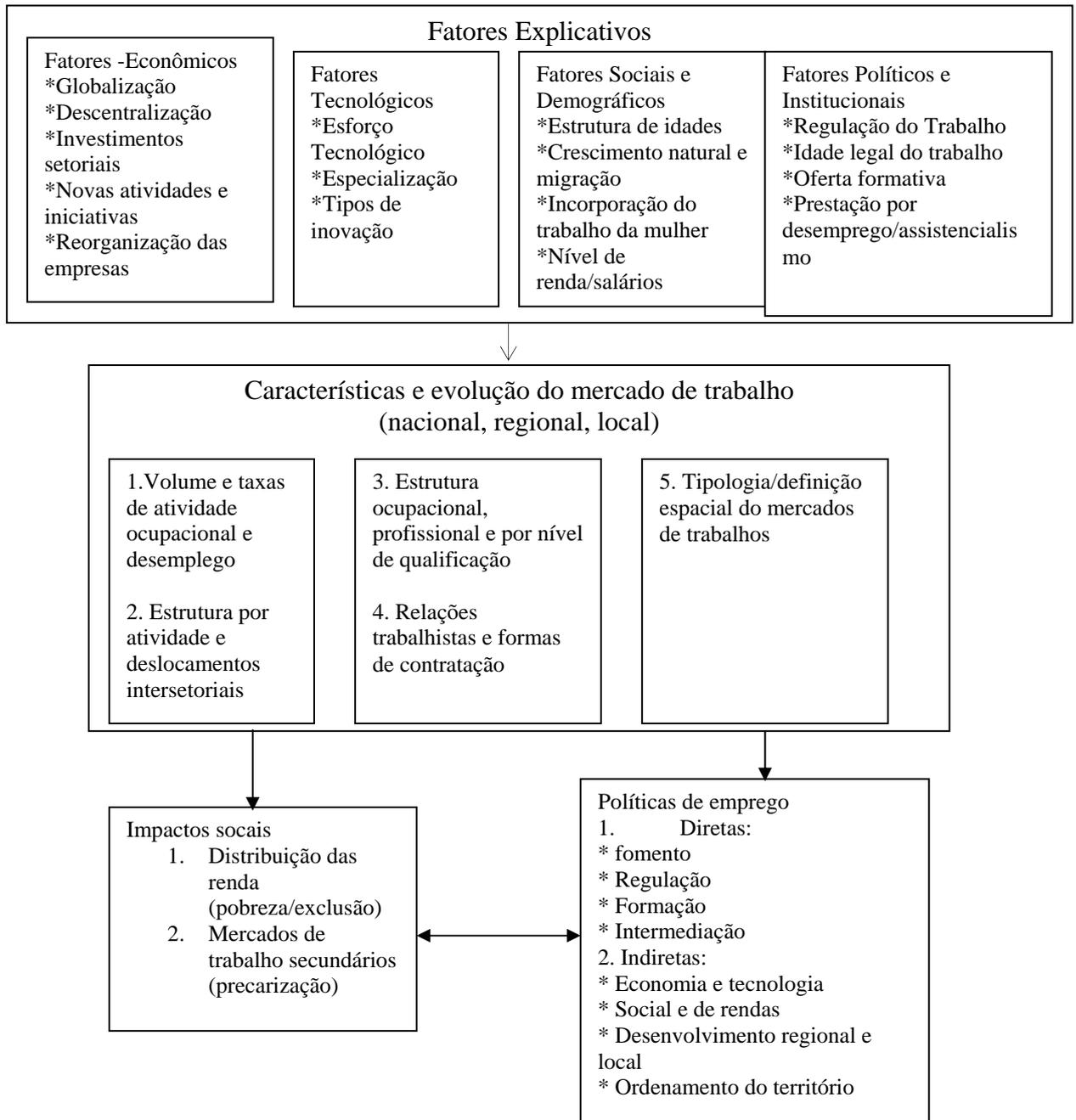
O elemento novo nas relações econômicas internacionais a partir da Segunda Guerra Mundial é que circuitos deste tipo, ou seja, do tipo tradicional na divisão internacional do trabalho, cedem espaço para circuito mais complexos que incorporam parte da periferia ao mercado global, reproduzindo nos espaços locais padrões de consumo e relações sociais típicas do núcleo orgânico, sem que isso tenha significado uma maior circularidade na hierarquia do sistema de Estados. Ao contrário são novas formas de dominação que reproduzem as assimetrias de um desenvolvimento tipicamente desigual e combinado (COELHO, 2002 - 95).

A interpretação, de forma resumida, para a argumentação das características e evolução do mercado de trabalho, tanto nacional como regional ou local, proposta por Mendez (1997) pode ser realizada de acordo com o esquema da Figura 2, a seguir - Metodologia para o estudo dos mercados de trabalho, mostrando que este é o resultado de uma série de influências externas e características internas de caráter econômico, tecnológico, sociodemográfico ou político.

---

<sup>13</sup> Texto retirado da internet: Pochmann, M “Economia global e a nova Divisão Internacional do Trabalho” – Versão preliminar e parcial de uma pesquisa maior em curso sobre as transformações no mundo do trabalho nos anos 90 no Brasil.

**Figura 4**  
**Metodologia para o estudo dos mercados de trabalho**



Fonte: MENDEZ, R, 1997, 217. Metodologia para o estudo dos mercados de trabalho em geografias

A geografia econômica entende que existe uma lógica econômica e espacial do sistema. As diferentes escalas espaciais têm sido o seu foco de atenção. Assim, os múltiplos fatores, que atuam de forma interativa exercem uma função ativa na realidade de uma região. O que pode significar que os comportamentos das empresas individuais são influenciados por

entorno econômico-espacial em que atua, ou seja, na forma de inter-relações econômico-espaciais.

Dessa forma, a geografia econômica defende a introdução do elemento territorial, pois o território não pode ser considerado apenas um cenário inerte, mas como agente ativo que influi, de forma direta no processo econômico; Enquanto para os neoclássicos o território não tem nenhum significado.

Segundo Pires (1999), os primeiros estudos que propuseram a introdução do elemento espacial, foram um esforço para entender como as atividades econômicas se distribuíam no meio geográfico, o que foi denominado de “Teoria Clássica da Localização”, desenvolvida pelos pioneiros Von Thunen (Anéis de Von Thunen), Alfred Weber (Forças Aglomerativas), August Losch (Teoria Sobre Sistemas de Cidades) e Walter Isard (Insumo-Transporte). Portanto, somente após as teorias de Schumpeter, fez-se uma relação entre o econômico e o território, atribuindo ao empresário inovador o papel dinâmico fundamental do capitalismo. Posterior a Schumpeter, Perroux formulou o conceito de pólos de crescimentos.

Para Méndez (1997), o processo econômico, além da dimensão espacial, deve se acrescentar a variável tempo. Assim, a geografia econômica busca realizar interpretações dessa “complexidade organizada”, através do estudo da organização espacial dos sistemas econômicos e sua evolução no tempo e identificar a estrutura interna e a lógica de funcionamento do sistema econômico e suas principais implicações espaciais. Essas recomendações são entendidas como necessárias para compreender as redes de ligações do Agronegócio da Fronteira do Estado de Mato Grosso do Sul, ligadas ao THI de Porto Murtinho, descritas no capítulo final.

O método de pesquisa econômico desenvolvido por Maillat (2002)<sup>14</sup> contém essa perspectiva da lógica espacial, pois, utiliza uma metodologia de classificação territorial que permite identificar os tipos e as características dos sistemas territoriais de produção, bem como, sua forma de integração e dinamização, por ele denominada como Lógica Funcional para o desenvolvimento exógeno (território passivo) e a Lógica Territorial de desenvolvimento endógeno (território ativo).

A crítica de Maillat (2002), Crevoisier (1998) refere-se à idéia de que a globalização compromete a autonomia e identidade das regiões e das nações como as defendidas por Castells (1999) e outros, e defende que o local subentende o global, através de um processo de territorialização.

A partir do ano de 1970, surgiram novos conceitos de competitividade com base no regionalismo<sup>15</sup>. A literatura tem abordado o tema, de várias formas, e com discussões intensas. Conforme Meyer-Stamer (2001), “esse ‘modismo’ não só se concretiza na proliferação de publicações sobre temas como: promoção econômica local, desenvolvimento territorial, vantagem competitiva localizada, *clusters*, industrial *districts*, etc., como também

---

<sup>14</sup> Os tipos de sistemas territoriais de produção, desenvolvidos por ele, através de critérios funcional e territorial, utilizam, em primeiro lugar, medir o grau de integração da cadeia de valor agregado; usa análise de Porter para identificação do valor agregado (empresa, região, grau de integração); e, em segundo, medir a intensidade de relações de troca entre empresas na região (complementaridades, inter-relações e interdependência entre os atores). Esses critérios permitem a classificação dos tipos de sistemas territoriais de produção, em quatro situações abaixo descritas, que ele denomina de Situação A, B, C e D:

SITUAÇÃO A - Ausência de Integração e de Territorialização. Composto por sucursais de grandes empresas fordistas, hierarquia situada no exterior da região ou, então, em pequenas empresas isoladas. Não favorece o desenvolvimento endógeno, porque não engendra processos de aprendizagem coletiva na região, não desenvolve os recursos específicos do território – território passivo.

SITUAÇÃO B - Presença de Integração, Ausência de Territorialização. Uma grande empresa concentra diferentes funções na cadeia de valor agregado, essenciais à sua atividade, sem manter relações importantes com os outros autores presentes na região (impõe-se ao território e à região). Não favorece ao desenvolvimento endógeno da região, caso ela seja muito ligada ao destino dessa empresa.

SITUAÇÃO C - Presença de Integração com Territorialização. Uma empresa dominante, que lidera o conjunto da cadeia de valor agregado, mas que mantém relações com outros atores da região. Colocam em marcha processos de desenvolvimento endógeno.

SITUAÇÃO D - Ausência de Integração com Territorialização. Pequenas empresas independentes e especializadas, *filière* ou parte da *filière* de produção, que mantêm numerosas relações. Pode ser travada no seu desenvolvimento, lacuna na cadeia de valor agregado, falta de relações com o mercado, nível de pesquisa, autonomia relativa, capacidade endógena de desenvolvimento.

<sup>15</sup> Para maiores detalhes sobre o tema competitividade com base no regionalismo, veja Ricardo( MENDEZ, 1997; SANTOS, 1979; SILVA, 1996), entre outros.

se manifesta no crescente interesse das organizações da cooperação técnica por essas questões...”; essas discussões têm a finalidade de obter ações de promoções da economia e do desenvolvimento. No entanto, ressalta o autor, há limitação em face da realidade e possibilidade de atuação no plano local e regional e deve-se considerar a interação entre estruturas globais e locais de governança.

O período atual é caracterizado pela crescente integração mundial chamada de globalização, através da formação de blocos e união econômica de regiões. Essas novas configurações regionais, com vários níveis de integração e objetivos específicos, alteraram profundamente as relações existentes nos espaços de fronteira, porém esta discussão necessitará de um **conceito de fronteira** diferente daquele de separação e adaptada para essa nova realidade regional.

No levantamento da literatura existente a respeito do tema “Espaço de Fronteira”, as concentrações dos estudos estão relacionadas aos casos das fronteiras EUA-México (NAFTA), e da União Européia (EU), devido a um vasto campo de análises. Nesta pesquisa o que se propõe é contemplar questões relacionadas à lógica espacial do capital em um espaço de fronteira<sup>16</sup>, onde o foco de análise é o THI de Porto Murtinho, elemento estratégico para a logística de transporte do Agronegócio da região. O Terminal encontra-se em situação estratégica de fronteira, localizado entre dois países em desenvolvimento: Brasil e Paraguai<sup>17</sup> e praticamente no centro da América Latina.

---

<sup>16</sup> Na literatura Brasileira sobre fronteira, (MACHADO, 2001) faz uma discussão histórico-geográfica, levantando as principais características das definições existentes. Autores que questionaram os tipos de classificação de fronteiras são citados: Robert Sieger, Thomas H. Holdich, 1916, Lionel W. Lyde, 1915, Richard Hartshorne, 1936, Derwent Whittlesey e Stephen Jones. Julian Minghi, 1963, Claude Raffestin 1981. Quanto à referência da Evolução Das Concepções de Limites e Fronteira Internacional, são citados: Albert P. Brigham, 1919, Owen Lattimore, 1937, Guichonet e Raffestin, 1974, Pouds, 1954 Globet, 1934, House, 1980, Claude Raffestin, 1981.

<sup>17</sup> A fronteira brasileira é de 16.886Km com 10 países: Guiana Francesa, Suriname, Guiana, Venezuela, Colômbia, Peru, Bolívia, Paraguai, Argentina e Uruguai. A fronteira com o Paraguai, delimitada pelo Tratado de 1872 e pelo Tratado Complementar de 1927, tem extensão aproximada de 1.365 Km (928Km por rios e 437 linha seca) com 910 marcos, implantados pela Comissão Mista de Limites e de Caracterização da Fronteira Brasil-Paraguai. Sinteticamente, a ocupação territorial brasileira foi viabilizada através da economia agrária exportadora; já a ocupação territorial paraguaia, com território aproximadamente de um quarto do brasileiro, ou

Em outro estudo da mesma autora, Machado (1998 e 2000), observa a mutação do papel do estado e o fato de que a fronteira deixa de fazer parte de estratégias e interesses do estado central, passando a ter função para as comunidades de fronteira através de rede de centros internacionais de negócios.

O conceito de **fronteira** evoluiu do campo político para o campo econômico e ficou evidente que as definições de **fronteiras** evoluíram no tempo e apresentaram correlações entre a definição do conceito e sua classificação com o período em que foram formuladas.

Oliveira (1998) identifica a lógica espacial diferenciada do comportamento do capital, numa dada região binacional. O Estudo tinha como ponto central a busca de definições sobre quais elementos deixavam o ambiente sensível enquanto região de fronteira política. Os resultados de seu estudo foram as observações da presença de vetores de comunicação que traçavam um perfil regional diferenciado. Os preços dos produtos, a produção regional, os serviços oferecidos, a dinâmica do sítio urbano e a relação social entre os transeuntes, eram influenciados de uma forma qualquer, pela posição física de fronteira. Demonstrou também como os diversos enlaces, suscitados pela condição de fronteira, são marcantes na construção da dinâmica regional.

O estudo de Romero & Michels<sup>18</sup> (2002) na pesquisa das relações socioeconômicas de Mato Grosso do Sul e Paraguai, identifica que o desenvolvimento econômico do Paraguai, nas últimas décadas, deve-se principalmente ao desenvolvimento das cidades e regiões fronteiriças; ou seja, percebe-se a dinâmica regional diferenciada da região de fronteira em relação às centrais.

---

seja, de tamanho pequeno, se limitou à emigração de espanhóis e a sua miscigenação com os nativos, que foram responsáveis pela defesa efetiva do seu espaço territorial.

<sup>18</sup> Quanto ao tipo de desenvolvimento, eles identificaram para o Paraguai desenvolvimento voltado para fora, mais exógeno que endógeno, intenso comércio exterior paraguaio em virtude da alta permeabilidade das fronteiras, além dos menores custos de transporte nessas regiões, para o comércio com os sócios do Mercosul. As regiões fronteiriças têm sido aquelas que têm atuado como núcleo do desenvolvimento econômico paraguaio.

Além de Romero & Michels (2002), outros vários autores como: Masi & Borda (2000); Masi, Penner e Dietze (2000)<sup>19</sup> identificam a existência de assimetrias econômicas relevantes, entre esses países vizinhos, que para Raffestin(1981) é uma variável estratégica para possibilitar as complementaridades.

Na sugestão, feita por Wong-Gómez (2001), de territórios flexíveis destacam-se alguns pontos importantes de discussão para esta pesquisa, entre eles: geração de uma proposta interpretativa, baseada sobre o conceito de espaços de fluxo e flexibilidade no uso da região fronteira; metodologia que utilizou para estudar o norte mexicano; fronteira com os Estados Unidos, com o enfoque geográfico da autorregulação do capital.

A partir do século XX, a idéia de fronteira<sup>20</sup>, como área de conflito e separação entre territórios nacionais, foi alterada devido à estabilização dos limites definidos dos territórios internacionais e à busca de intensificação comercial e constituição de vantagens competitivas.

---

<sup>19</sup> (MASI & BORDA ,2000) observam no desenvolvimento do Departamento de Amambay, que faz fronteira com o Brasil, de uma forma diferenciada do interior do Paraguai, concluindo que essa região possui uma característica de economia regional fronteiriça. Para eles, esta característica é de dinamismo superior à da região central, como a observada nos estudos de ROMERO; MICHELS em relação ao desenvolvimento do Paraguai.

(MASI, PENNER, DIETZE ,2000) fazem detalhado estudo de caso dos três departamentos paraguaios, incluindo o Departamento de Amambay e Concepción, esse último de nosso interesse, onde está localizado o porto de Concepción. O território paraguaio encontra-se centrado entre as regiões da argentina e brasileira, que possuem um PIB *per capita* até três vezes superiores ao paraguaio. Essas assimetrias propiciam um dinamismo diferenciado nesse espaço territorial, visto que o desenvolvimento econômico do Paraguai, nas últimas décadas, teve como consequência, principalmente, o desenvolvimento das cidades e regiões fronteiriças. Cabe ressaltar que o Paraguai também possui uma população menor que a das regiões fronteiriças dos países vizinhos.

<sup>20</sup> As fronteiras flexíveis podem ser relacionadas ao período da expansão comercial na Europa. Para os europeus, fronteira era definida como limites do reino, porém no reino não havia delimitação rígida, ora se expandia com as conquistas, ora eram subtraídas.

O comércio interno europeu, em intenso crescimento a partir do século XI, havia alcançado um elevado grau de desenvolvimento no século XV, quando as invasões turcas começaram a criar dificuldades crescentes às linhas orientais de abastecimento de produtos. Essa situação iria propiciar o processo de ocupação das terras americanas.

A ocupação territorial brasileira desde seu início no século XVI até o seu final, estava sob o domínio de espanhóis e portugueses, e teve seu período de maior dificuldade no século XVII, pois o desenvolvimento da economia açucareira, base da economia agrária exportadora, que custeava a manutenção da ocupação territorial foi interrompido pelas invasões holandesas, francesas e inglesas. Com a queda da economia açucareira, a colônia empobrecida e com grandes custos de manutenção retrocedeu à busca de metais preciosos. A partir do século XVIII, inicia a migração, em massa, da população, ocasionando o povoamento e articulação das regiões meridionais do Brasil e a conseqüente interiorização.

Segundo FURTADO (2001) a preocupação de defender o monopólio do açúcar, deve ter fomentado o movimento expansionista territorial, pois a simples defesa militar sem a efetiva ocupação da terra não era viável em longo prazo. Nesse período, os direitos territoriais, de acordo com os tratados internacionais, só eram

Os Municípios da fronteira Brasil e Paraguai constituem-se em 11 municípios Matogrossense-do-Sul<sup>21</sup>, que se ocupam basicamente da atividade agropecuária, cujos principais produtos do Agronegócio do Brasil e do Paraguai são carne, algodão, soja e couro. Observa-se uma relação muito intensa no desenvolvimento dos municípios que compõem esse espaço de fronteira, como observa Oliveira:

O sul do Mato Grosso calçava sua economia em elementos diretamente ligados aos países vizinhos: mate, gado, couro, peles, pesca ou o comércio abastecedor do Prata, ou seja, o dinamismo regional dependia da intensa participação dos vizinhos latinos. Nos levando a constatar que os arranjos históricos colocados sustentam uma convivência de proximidade, por vezes, independentes das variações conjunturais (OLIVEIRA, 1998).

O dinamismo regional entre os vizinhos latinos parece ainda ter forte influência, principalmente nessa zona de fronteira, recentemente observados nos estudos de Romero & Michels (2002) na busca de oportunidades nas regiões de fronteira do Paraguai.

...As diferenças entre as regiões fronteiriças e do interior do Paraguai foram se aprofundando nas três últimas décadas, tanto em termos produtivos como populacionais. Ao comparar a evolução do PIB departamental de fronteira com os do interior, nas últimas três décadas, estes experimentaram um crescimento mais que proporcional com respeito ao PIB nacional. Igualmente, os fluxos migratórios dirigem-se principalmente às regiões de fronteiras, com uma diminuição populacional significativa nas regiões do interior (ROMERO & MICHELS, 2002).

---

reconhecidos sobre terras efetivamente ocupadas. Desta forma, ele conclui que a ocupação da extensão territorial do Brasil é consequência da pressão política sofrida por Portugal e Espanha pelas demais nações européias.

A partir do século XVIII e XIX, o desenvolvimento do capitalismo gera a necessidade da formação de Estados Nacionais com espaço delimitado e policiado pela administração soberana. Segundo Machado (2001), somente no século XIX é que se completa a *demarcação* da maior parte dos limites internacionais, não só na Europa, mas em outras partes do mundo, inclusive no Brasil, e que o direito internacional surge em moldes modernos.

A colonização das terras americanas iniciou-se em um processo expansionista de além-fronteira, e se consolidou na formação de um estado nacional devidamente demarcado. Machado (2001) dá uma definição esclarecedora da diferença entre limite e fronteira: para ela, a palavra limite, de origem latina, foi criada para designar o fim daquilo que mantém coesa uma unidade político-territorial, ou seja, sua ligação interna, quanto à palavra fronteira implica, historicamente, aquilo que sua etimologia sugere – o que está na frente. Para a autora na medida em que os padrões de civilização foram se desenvolvendo acima do nível de subsistência, as fronteiras entre ecúmenos tornaram-se lugares de comunicação e, por conseguinte, de caráter político.

<sup>21</sup> Antonio João, Aral Moreira, Bela Vista, Caracol, Cel. Sapucaia, Japorã, Mundo Novo, Paranhos, Ponta Porá, Porto Murtinho, Sete Quedas. O Estado de Mato Grosso do Sul possui, no total, 77 municípios, 15% na fronteira.

## **TERMINAL HIDROVIÁRIO DE PORTO MURTINHO**

O propósito deste capítulo visa apresentar os **aspectos específicos** do Terminal Hidroviário de Interior de Porto Murtinho, considerando o surgimento do porto a partir da estratégia de uma empresa do agronegócio, a Mate Laranjeira que, para escoamento de sua produção, implantou um porto nas margens do Rio Paraguai, o que deu origem ao município de Porto Murtinho. Num período recente, esse terminal voltou a ser operacionalizado, transportando produtos do agronegócio da região, após um longo período de decadência, entre o segundo quartel e o fim do século XX. Objetiva igualmente este capítulo levantar as condições atuais do THI e as suas perspectivas.

O THI de Porto Murtinho, no ano de 1994, teve parte de suas instalações estatizadas e, em junho de 2001, ele foi concedido à iniciativa privada pela Autoridade Portuária – SEINFRA/MS. Inicialmente, segue um breve histórico, que possibilitará visualizar a localização desse terminal e das suas ligações através da Hidrovia do Rio Paraguai, que faz ligações entre os países da Bacia do Prata, conectando desde os portos de Cáceres no Estado de Mato Grosso, no Brasil, até o porto de Nueva Palmira, no Uruguai, que acessa, por via marítima, os países da Europa. A hidrovia apresentou, no início da colonização, além das dificuldades naturais para a regularidade das relações, uma atuação institucional dos países do Prata que tiveram caráter mais separatista do que de integração e intercâmbio com os países vizinhos. Esses países, tipicamente de economia agropecuária e extrativa, tiveram até o início do século XX, nos terminais hidroviários da bacia do prata, a única alternativa viável para escoamento da produção. Dessa maneira, a Hidrovia Internacional do Rio Paraguai constituiu-se em um importante elemento para as relações entre os países vizinhos, que além das relações de comércio, também serviu para outros tipos, tais como as relações fronteiriças que

foram marcadas por conflitos e alianças e, conseqüentemente, por períodos de ascensão e decadência.

O **segundo passo** é a apresentação das **questões técnicas** do Terminal Hidroviário, de Porto Murtinho, tais como: capacidade, tecnologias desenvolvidas, componentes do capital fixo, arranjo institucional, meio-ambiente e mão-de-obra, assim identificando suas reais condições atuais.

Finalizando o **segundo capítulo**, será exposto o tópico “Um porto *na fronteira* e não *da fronteira*”, que identifica que a localização geográfica do THI de Porto Murtinho, na fronteira do estado de Mato Grosso do Sul com o Paraguai, inserido nas rotas comerciais da região platina, ainda não constituiu em um porto *da fronteira*, a exemplo do que ocorreu com os portos de Corumbá e da Colônia do Sacramento, no atual Uruguai, onde os vínculos sociais e comerciais nesses espaços estabeleceram redes de relacionamentos formais e informais, constituindo-se centros de uma região polarizada.

## 2.1 Histórico

O Terminal Hidroviário de Porto Murtinho está localizado na divisa do Brasil, no Estado de Mato Grosso do Sul, com o Departamento de Concepción no Paraguai, situado na margem esquerda do Rio Paraguai - km 996, no perímetro urbano do município de Porto Murtinho<sup>22</sup> e Carmelo Peralta. O porto está entre os portos de Ladário no Brasil, e de Concepción Assunção no Paraguai, e tem sua sede administrativa em Ladário/MS<sup>23</sup>. A figura 1 – Ligações Hidroviárias dos Países da Bacia do Prata possibilita a visualização da

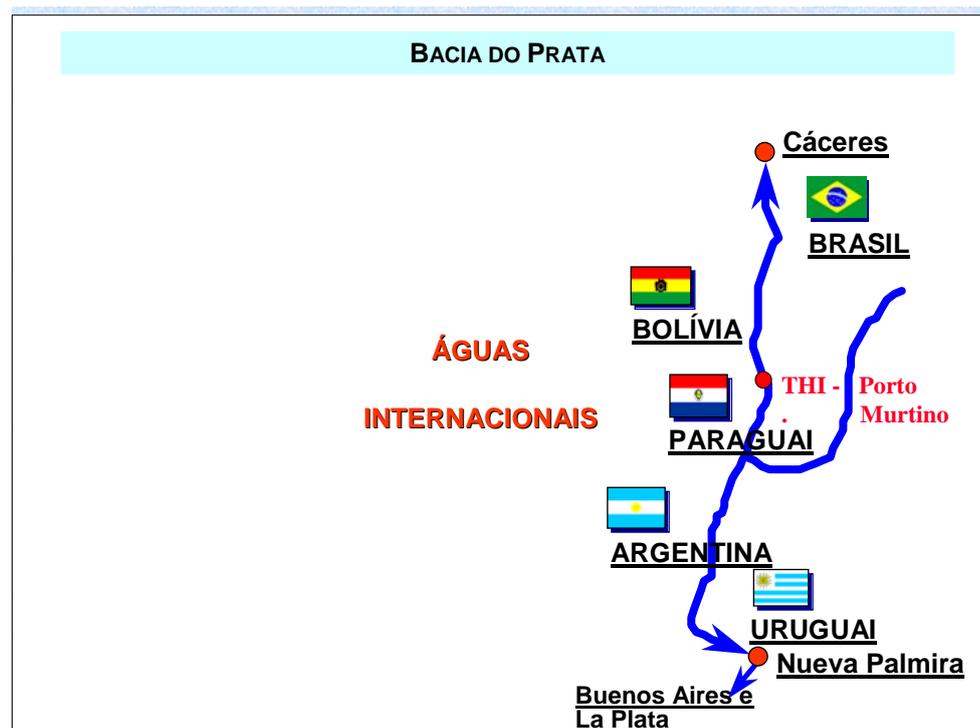
---

<sup>22</sup> Localizado nas proximidades do entroncamento da Rua 13 de Junho com a Rua Amadeu Santos e Silva

<sup>23</sup> A administração é realizada pelo Sr. Eng<sup>o</sup> Michel Chaim. Endereço eletrônico: e-mail: [www.cinconav.com.br/portos/murtinho.html](http://www.cinconav.com.br/portos/murtinho.html).

localização do Terminal de Porto Murtinho e mostra as ligações, através da Hidrovia, entre os países latinos e o porto de Nueva Palmira, que tem acesso aos países da Europa.

**Figura – 5**  
**Ligações Hidroviárias dos países da Bacia do Prata**



Fonte: Cinco & Bacia <http://www.cinconav.com.br>

O porto, integrante do Sistema do Prata, foi estabelecido em 1892, pelo Dr. Antônio Corrêa, então Superintendente Regional do Banco Rio e Mato Grosso, na fazenda Três Barras, comprado pela Companhia Mate Laranjeira para esse fim. Nessa área, foi originado o povoado que teve a denominação de Porto Murtinho, em homenagem ao Dr. Joaquim Murtinho. O objetivo inicial do porto era o embarque da indústria de erva-mate, com destino ao sul do país, uma vez que, até àquele momento, ia para Concepción, no Paraguai.

O THI de Porto Murtinho logo se transformou em porto de embarque de erva-mate não só para o sul do país, mas para vários países da América Latina e Europa, e em seu momento de auge, foi sede das indústrias de café, charque, madeira e tanino da Companhia

Florestal Brasileira, até sua decadência no início do século XX. Esse assunto será discorrido com maior profundidade no tópico final deste capítulo - “um porto *na fronteira* e não *da fronteira*”.

O surgimento do povoado de Porto Murтинho ocorreu, como muitos outros na fronteira dos países que formam a bacia do prata, em consequência das expedições e ocupações de espaços. O comércio exterior brasileiro, porém, não foi expressivo aos países vizinhos, quase todo fluxo de mercadoria ocorria por meio de transporte marítimo.

Para compreender a formação espacial das fronteiras dos países da Bacia do Prata necessário se faz resgatar alguns fatos do período colonial. A política metropolitana de colonização européia, implantada nos países latino-americanos, inicialmente se caracterizaram por um largo liberalismo, resultando na fundação de diversos povoados e vilas espalhadas sobre um imenso território. Em decorrência da busca da Serra da Prata, encontrada posteriormente no território da Bolívia, assim ocorreu a interiorização da colonização.

Prado Jr. (1994) descreve a formação espacial do Brasil-colônia a partir do litoral que penetra no interior, espalhando por ele, um núcleo mais ou menos afastado do mar, bem como as vias de comunicação que terão essas mesmas direções iniciais. Algumas se fizeram via fluvial, como no Amazonas; a maior parte, contudo, foi por terra, porque, com a exceção citada, nenhum outro grande rio ou sistema hidrográfico aproveitável, e ainda com caráter de regime fluvial regular, desemboca na costa brasileira.

Assim, os circuitos foram constituídos por uma série de pequenos circuitos, que pelo interior, se unem, os núcleos das costas leste e norte. Devido às contingências geográficas e econômicas no período, o comércio exterior brasileiro, pode-se dizer, foi realizado quase que completamente por meio marítimo e voltado para o Atlântico, o que acarretou em um inexpressível relacionamento com os países vizinhos.

A colonização portuguesa vinda do Atlântico e a espanhola quase toda do Pacífico, para Prado Jr. (1994) mal haviam engajado suas vanguardas, de sorte que entre ambas ainda sobravam vastos territórios não ocupados. A característica principal das nossas fronteiras eram as vastas áreas muito pouco povoadas e de baixo nível econômico.

Prado Jr. (1994), considera de grande influência o que as comunicações e transportes exerceram sobre a formação espacial do Brasil com o interior, que eram “territórios desertos imensos”:

As distâncias enormes, os obstáculos opostos ao trânsito num território como o nosso, de relevo acidentado, de coberturas florestais, nos pontos estratégicos, de difícil penetração, com uma linha costeira tão parcamente endentada, e rios, com poucas exceções, de curso cheio de acidentes e traçados infelizes para os rumos que a colonização tomou; de tudo isso vão resultar comunicações difíceis e morosas que imprimem às relações da colônia um ritmo lento e retardado, responsável certamente em grande parte por este tom geral de vida frouxa que caracteriza o país. (PRADO Jr., 1994 - 110).

Como descrito por Prado Jr. (1994), as dificuldades naturais para a regularidade das relações de comércio entre as colônias, interna e externamente, e sem recursos para construir estradas, as vias fluviais tornaram-se a alternativa empregada. As bacias dos rios Paraguai e Paraná, hoje as mais importantes do sistema do Prata, foram de utilização estratégica, mesmo que utilizadas de forma esporádica, na época. Cabe lembrar que, naquele período, uma viagem - como das ligações entre São Paulo e Mato Grosso, utilizando o rio Tietê até o Paraná, subindo pelos afluentes, depois aos rios da bacia do Paraguai, até chegar a Cuiabá, capital de MT- levava, em média, seis meses de viagem.

A relação fronteiriça, desde a sua colonização, foi marcada por conflitos e alianças, bem como por períodos de ascensão e decadência. A falta de uma demanda que proporcionasse um fluxo comercial relevante - devido à baixa densidade populacional dos povoados, bem como o baixo nível de capacidade econômica, aliada ao resquício de

hostilidades entre as colônias vizinhas, reflexos dos conflitos entre portugueses e espanhóis - resultaram em relações comerciais não relevantes. Segundo Prado Jr. (1994), o motivo para debitar tais relações também era por falta de complementaridade.

as demais colônias, nossas vizinhas, não oferecem, relativamente ao Brasil, condições favoráveis ao intercâmbio: sua economia é semelhante à nossa, suas produções da mesma categoria. Acresce ainda o estado de hostilidade latente que sempre nos separou delas, reflexo da rivalidade das duas coroas metropolitanas e que somente nos tempos modernos desapareceu: hostilidade sobretudo na segunda metade do século XVIII que chegou frequentemente às vias de fato, mantendo um estado crônico de guerra (PRADO Jr., 1994, p 114).

A ressalva feita por Prado Jr. (1994) em relação à amenização dos conflitos entre as fronteiras, e que para ele acontecia motivado pelo exposto interesse no contrabando, o que era mais ou menos vultoso, e praticado nas fronteiras do Sul, ao redor da Bacia do Prata, por onde chegava, ao Rio Grande, o gado platino e, particularmente, as bestas muares. Também das antigas missões jesuíticas dos Moxos (Bolívia), vinham os cavalos para Mato Grosso, um comércio que teve início em 1771. Outras relações, estas um pouco mais frequentes e regulares, eram efetuadas pelo alto Amazonas com as províncias peruanas de Mainas, Quichas e Macas; serviam de entrepostos para o comércio, os portos fronteiriços e respectivamente luso-brasileiros e hispano-peruanos, de Tabatinga e Loreto.

Desde a colonização - que foi de natureza mercantil exploradora dos trópicos e voltada inteiramente para o comércio internacional, fornecedora das suas especialidades - até o início do século XX, esses países foram tipicamente de economia agropecuária e extrativa. As principais atividades eram: a pecuária bovina e o cultivo de milho, trigo ou outros cereais, as extrações mineral e vegetal, produtos esses suficientes para abastecer o mercado interno e propiciar receitas de exportação. Essas atividades tinham e têm na hidrovía, seu mais importante meio de escoamento, mesmo porque, de um modo geral, elas se desenvolveram ao

longo dos eixos navegáveis, pois até o ano de 1914, essa era, praticamente, a única via possível para exportação dos produtos locais e importação dos bens de consumo.

A área de abrangência de Porto Murtinho, especificamente, teve sua história iniciada na segunda metade do século XIX, quando o mate alcançou preços remuneradores. Foi possível, então, o surgimento de novos centros produtores fora da região sul do país, que eram dominados pelos Estados do Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul. Com as conseqüências do após a guerra o Paraguai desarticulou-se perdendo importância no comércio internacional, na comercialização da erva-mate.

Assim, conforme Linhares (1969), foi diante de tais perspectivas que Tomás Laranjeira tomou a iniciativa de explorar os ervais por ele próprio descobertos no Sul do Estado de Mato Grosso. Cabe destacar que tal privilégio foi alcançado, aproveitando-se da circunstância de ter sido fornecedor da comissão de demarcação, depois da guerra, quando tomou conhecimento de tais ervais. Para tal empreendimento, porém, foi necessário o auxílio de contingente militar 50 praças de infantaria e 10 de cavalaria, sob o comando do Major Antônio Maria Coelho, para conquistar o espaço, uma vez que os nativos se oporiam, decididos a impedir a entrada de estranhos em seus domínios.

Tomás Laranjeira era possuidor de contrato de fornecimento de gêneros da infantaria, o que propiciou muitos elementos informativos, além do conhecimento adquirido no Paraguai, quando se dedicou à indústria extrativa naquele país. À Companhia Mate Laranjeira, de propriedade de Tomás Laranjeira, foi concedido o monopólio pelo decreto nº 436 C, de 4 de julho de 1891

Fundada em 1872, esta sociedade exerceu um monopólio quase absoluto da colheita das folhas do *Ilex paraguayensis* durante quase três quartos de século, graças às concessões do governo federal brasileiro, até 1947, sobre 60.000 Km<sup>2</sup>.” (PABEYLE, 1961 - 5)

Descreve Linhares (1969), que o empreendedor tinha visão suficiente e percebia que precisaria de muitos trabalhadores, sobretudo de trabalhadores acostumados ao pesado mister de fazer erva, tais como ele conhecia no Paraguai. Assim foram contratados para o trabalho os paraguaios e os brasileiros retirantes do regime, após a Revolução Federalista no Rio Grande do Sul.

Centenas de gaúchos emigraram para a região, que se localizava entre Bela Vista e Ponta Porã. A opulência dos ervais garantia a subsistência e o êxito dos pioneiros e os ervais continuavam a atrair mais gente para trabalhar na Companhia Mate Laranjeira. O comércio ali estabelecido atraiu imigrantes de várias nacionalidades e propiciou o crescimento de vilas e povoados, mais tarde transformados em municípios. Os bens, destinados ao sul de Mato Grosso, entravam pelo porto de Corumbá; o beneficiamento da produção era realizado em Buenos Aires, pela firma Francisco Mendes & Cia, que mais tarde tornou-se instalação própria da companhia.

O grande patrono da Companhia foi Joaquim Murтинho e, segundo Linhares (1969), devido ao seu empenho em manter o monopólio da Cia, tomou medidas que tinham a pretensão de conter o povoamento regional, não por estrangeiros, mas por brasileiros, com o agravante de fazer com que essa contenção se organizasse sob o domínio de capitais ingleses, uma vez que o temor da Companhia era o aumento populacional e a sua prosperidade que, no futuro, levariam a insubordinação ao seu monopólio.

Sempre ligada às mais altas esferas administrativas, dispondo de protetores junto às situações dominantes, a Companhia cresceu de tal modo que se transformara em Estado dentro do Estado. E o curioso é que só em 1924 se percebeu a anomalia, quando a Mate ainda era arrendatária de terras, mas não mais monopolista(LINHARES, 1969 - 154).

A empresa cresceu tanto que superava o Estado em poderio econômico; enquanto a receita do Estado era orçada em cinco mil contos, a da Mate era em torno de trinta mil contos.

Porém, o capital ali concentrado, não propiciou a evolução e a integração com territorialização, muito menos o processo de desenvolvimento endógeno.

Utilizando a metodologia descrita por Maillat a classificação da Mate naquele período, sem dúvidas, seria a descrita como Situação A - Ausência de Integração e de Territorialização. Para Pábeyle (1961), no plano humano, a Companhia Mate Laranjeira foi traumatizante, e que nada mais fez roçar o ecossistema florestal.

a companhia constituía um verdadeiro Estado dentro do Estado. Governava ditatorialmente (2<sup>24</sup>) e diz-se hoje, de bom grado, que era infinitamente mais fácil ali entrar do que de lá sair.” (PÁBEYLE, 1961 - 5)

Desta forma, a história em torno da implantação do Terminal Hidroviário Porto Murtinho e seus antecedentes, como as vias de transporte pelo porto de Corumbá, tiveram papel relevante na formação econômica e cultural da região do Pantanal.

É importante destacar que as mudanças institucionais ocorridas no período posterior, a partir do início do século XX, foram marcantes para o setor, conseqüentemente para o Terminal Hidroviário pesquisado. Os anos 30 presenciaram também a encampação do Lóide Brasileiro, a principal empresa brasileira de marinha mercante.

Em 1890, houve a fusão de quadros armadores que estavam recebendo subsídios. Desde então esteve, ora em mão do governo, ora do setor privado, até 1937, quando se tornou autarquia federal<sup>25</sup>. O governo estendeu seu controle sobre a marinha mercante, em 1940, ao nacionalizar duas empresas privadas que serviam à região do Amazonas (a Company of Port of Pará e The Amazon River Steam Navegation Company Limited) fundindo-as no Serviço de Navegação da Costeira e que resultou da encampação, em 1942, do patrimônio da Cia. Lage e Irmãos, um armador privado. Finalmente, a criação da empresa governamental Serviço de

---

<sup>24</sup> expressão retirada de Figueiredo. Alvanir de: “A presença geo-econômica da atividade ervateira”. Tese de Doutorado. Presidente Prudente. F.F.C.L. 1968. 453 p.

<sup>25</sup> Conforme CD publicitário do Sr. Michel Chain.

Navegação da Bacia do Prata, cujo objetivo era promover o transporte nos rios Paraguai e Paraná, resultou também da nacionalização de várias empresas privadas que serviam à região.

A motivação dessas ações governamentais foi dupla: considerações de segurança durante o período de guerra e o fomento ao transporte por vias aquáticas, que não havia sido bem sucedido nas mãos do setor privado (BAER, 1977 - 264).

A Hidrovia da Bacia do Prata, dessa forma, tem peculiaridades pela sua condição de hidrovia Internacional, porém a atuação institucional dos países do prata, no início da colonização, não propiciou a integração e o intercâmbio com os países vizinhos. Assim, pode-se dizer que o desenvolvimento dessas nações ocorreram sem nenhuma estratégia que buscasse suas complementaridades, “crescendo de costas uma para outra”, como observado por Prado Jr. (1994).

Segundo Campestrini et al, (1991), o sul importava: ferro em chapas, carvão de pedra (para motores a vapor), cimento, máquinas e aparelhos diversos, tecidos, arame de ferro (para cercas), grampos e pregos, querosene (para iluminação), sal comum (principalmente para o gado), arroz, batata, farelo, vinhos, farinha de trigo - acima de quinhentas toneladas/ano e o sal comum - acima de mil toneladas/ano; eram estes, os produtos mais importados para o consumo. Os produtos exportados eram: a erva-mate principal produto da pauta, gado em pé, borracha (cautchu, seringa e mangabeira de Mato Grosso), couros, charque, sebo e graxa bovinos, entre outros. Eram importadores: países do Prata, Inglaterra, Estados Unidos, Alemanha e Estados brasileiros (Rio Grande do Sul, São Paulo, Minas Gerais e Rio de Janeiro). Porto Murtinho atendia as regiões de Bela Vista, Ponta Porã e de Vacaria, no suprimento de sal para as fazendas de criação de gado e de outros bens de consumo; a região de Campo Grande recebia produtos importados, desembarcados em Miranda e Aquidauana.

Esse comércio, não tão expressivo para a pauta de exportação nacional, mas de grande vulto local, chegou em 1909 (ano em que o porto de Porto Murtinho foi desativado) a 115.000

toneladas, entre entrada e saída dos portos de Porto Murtinho e de Corumbá, provenientes de Assunção, Buenos Aires, Concepción, Montevideú, Rosário e Corrientes (Argentina).

Paralela à navegação de longo curso do rio Paraguai, desenvolveu-se a de cabotagem, não só entre os dois portos sul-mato-grossenses, mas para os seus tributários, por barcos de calado menor para Aquidauana e Miranda, através dos rios; para Coxim, pelo Taquari; para Amolar (MS), na serra do Amolar, Cuiabá e São Luis de Cáceres, em Mato Grosso, subindo o rio Paraguai; e para Porto Esperança.

A ampliação das alternativas de escoamento de produção ocorreu somente a partir do início da primeira década do século XX, quando a Comissão de Viação Geral, do governo federal, autorizou diversas concessões de ferrovias e hidrovias. Em 1904, foi instalada a Cia. Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, com o objetivo de implantação e exploração das vias férreas.

A implantação da linha teve duas frentes: uma partiu, em 1908, de Porto Esperança, na direção de Campo Grande, chegando em 1914, e a outra, partiu de Três Lagoas. Em 1953, foi inaugurado o ramal de Campo Grande para Ponta Porã. Em 1952, inaugurou-se o trecho Porto Esperança – Corumbá. Na primeira metade do século XX, também foram inauguradas as pontes: Ponte sobre o rio Paraná, em 1926 e a ponte sobre o rio Paraguai, em 1947. Possibilitaram-se, assim, várias alternativas de escoamento de produção e entrada de mercadorias pelos modos rodoviários e ferroviários, além do hidroviário.

A Companhia Mate Laranjeira, que foi responsável pela implantação do porto de Porto Murtinho, também passou a utilizar as novas vias de escoamentos.

A Mate Laranjeira mudou sua estratégia logística de transporte, deixando de utilizar a hidrovia da bacia do Paraguai e passou a utilizar a bacia do Paraná, utilizando os rios tributários do Amambáí, para ganhar o Paraná, rumo a Buenos Aires. A rota estabelecida por

ela era via rio Iguatemi, Amambaí e Ivinhema<sup>26</sup>. Cabe ressaltar que a Cia Mate Laranjeira teve seu monopólio dos ervais quebrado, quando D. Aquino iniciou efetivamente a venda, aos posseiros, das terras devolutas por eles ocupadas.

A partir então dessas alterações estruturais e conjunturais ocorridas, concessões da Comissão de Viação Geral, do governo federal e mudanças estratégicas de logística de transporte da Cia Mate Laranjeira, o Terminal Hidroviário de Porto Murtinho entrou em seu período de decadência.

Conforme entrevista realizada no Porto, o período em que ele ficou realmente desativado foi de 10 anos, compreendido entre os anos de 1990 a 2000. Nesse período, existia apenas o armazém e não havia recepção e expedição de mercadorias. O retorno das operações do terminal só aconteceu em 2002 que, segundo o administrador, constituía-se como alternativa mais barata de logística de transporte das empresas agroindustriais com mercado nos países da bacia do prata, bem como, escoamento dos produtos agroindustriais produzidos na região. Cabe salientar que nesse período o porto passou por uma série de mudanças institucionais e sua reativação iniciou-se de forma polêmica.

É importante destacar que, conforme relatório<sup>27</sup> divulgado, do deputado Semy Ferraz, no ano de 1990, cita-se que no final do Governo Marcelo Miranda, foi realizado Estudo de Pré-viabilidade para Implantação do Terminal Portuário em Porto Murtinho, resultado de um convênio entre a Prefeitura Municipal e o Governo do Estado. Em dezembro de 1992, o Município de Porto Murtinho, através da Lei Ordinária Municipal nº 989/89, que dispõe sobre ocupação do solo urbano, destinou como área para instalação do terminal

---

<sup>26</sup> A absoluta falta de rodovias para São Paulo ensejou a navegação do rio Pardo e de seu afluente Anhanduí, num percurso de 324 milhas, para alcançar os portos Guaçu e mais tarde o Tupi, no Anhanduí, atracando os pequenos barcos no porto Alegre, no Pardo, transportando, em viagens mensais, passageiros e mercadorias. O rio Ivinhema recebia os barcos que desciam o Paraná para alcançar o rio Brilhante, seu formador, navegando até o porto Juraci, pertencentes de início à Viação São Paulo – Mato Grosso e depois à Empresa Bacia do Prata.

<sup>27</sup> Relatório do deputado Semy Ferraz, do dia 10 de março 2004, divulgado no site: [http://www.semyferraz.com.br/noticias.htm?ma\\_id=842](http://www.semyferraz.com.br/noticias.htm?ma_id=842) acessado em novembro de 2004,

portuário da cidade, uma área de aproximadamente 35 hectares, ocupada pela antiga fábrica de tanino, da empresa Florestal Brasileira S.A., de propriedade do então Sr. Cláudio de Castro Cunha e, em 10.07.1994, o Governo Pedrossian declara de Utilidade Pública parte da área destinada por Lei Municipal para o porto de Murtinho e adquire mais ou menos cinco hectares do total de aproximadamente 35 hectares daquela área com o intuito de construir o Terminal Hidroviário de Interior, a cargo da construtora EGELTE Engenharia. Dessa forma, a área portuária de Porto Murtinho passou a ser constituída de duas partes: uma pública, de propriedade do Estado, aproximadamente cinco hectares (onde se iniciou a construção do Terminal Hidroviário) e outra, privada, de aproximadamente 30 hectares, remanescente dessa área. A partir do ano de 2000, iniciou-se o processo de privatização do porto que foi licitado pela Secretaria de Estado de Infra-Estrutura e Habitação – SEINFRA/MS. A licitação foi publicada no Diário Oficial na Lei nº. 2.159, que autorizou o poder executivo a realizar a concessão, precedida de obra pública, do referido porto. Em 2001, o porto foi privatizado em processo licitatório e, em 21 de setembro de 2001, foi constituída a APPM – Agência Portuária de Porto Murtinho, composta pela F. ANDREIS, OUTBRAS, NORDESTINA e COM, com o objetivo específico de assumir a administração do Terminal Hidroviário de Porto Murtinho.

O relatório do deputado Semy Ferraz, citado, foi feito em defesa da polêmica da privatização do THI de Porto Murtinho, tendo em vista as denúncias, veiculadas na imprensa, de irregularidades no processo de privatização, principalmente a reportagem da Revista Época<sup>28</sup>. Atualmente, as denúncias de corrupção estão sendo investigadas pelo Ministério Público, porém não foram concluídas até o presente momento.

---

<sup>28</sup> Revista Época - edição nº 315, Maio/2004 sob o título: “ Mato Grosso do Sul: operação autorizada pelo governador transfere porto a seus familiares”. Essa denúncia de irregularidade foi alvo de pronunciamento também na Tribuna do Senado Federal pelo Senador Juvêncio César da Fonseca (PDT – Partido Democrático Trabalhista / MS), em 31 de maio de 2004, sob o resumo: Denúncia da Revista Época sobre a passagem do

## 2.2 Condições Atuais e Perspectivas

A operação do THI de Porto Murinho, atualmente, está sendo realizada pela Agência Portuária de Porto Murinho- APPM. O terminal encontra-se concedido à iniciativa privada desde o ano de 2001, por meio de Licitação, conforme informado no tópico anterior. O contrato,<sup>29</sup> assinado no dia 13 de junho de 2001, estabelece, como Poder Concedente, a Secretaria de Estado de Infra-Estrutura – SEINFRA/MS e como Concessionário, o Consórcio Portuário de Murinho- COMPORT, como líder do Consórcio a firma F. Andreis & CIA Ltda, COMPORT. O objeto descrito no contrato é a concessão de uso de bem público do Estado (terreno e benfeitorias existentes), localizado no Município de Porto Murinho, precedido de realização de obra pública, para implantação e exploração de um terminal para armazenagem e movimentação multimodal de cargas, entre o modo rodoviário e hidroviário, THI de Porto Murinho. A SEINFRA/MS está subordinada à administração da Hidrovia do Paraguai (AHIPAR).

A Autorização<sup>30</sup> a título precário, outorgada pela ANTAQ à APPM – Agência Portuária de Porto Murinho, é de prazo indeterminado, para a exploração de terminal portuário de uso privativo misto, para carga geral: trigo, milho, soja, farelo de soja, açúcar, cimento, gado e fertilizantes, para movimentação de cargas próprias e, complementarmente, cargas de terceiros, destinadas ou provenientes de transporte aquaviário. A APPM se obriga a executar os serviços, observados os requisitos de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atendimento ao interesse público e à preservação do meio ambiente.

A prestação mínima de serviço, como descrito no contrato de concessão concedido pelo Estado de Mato Grosso do Sul, é para a recepção, desembarque, armazenagem,

---

controle do terminal hidroviário de Porto Murinho (MS) para parentes do governador, José Orcírio dos Santos. acesso no site: <http://www.senado.gov.br/web/senador/Jfonsec/epoca24.htm>

<sup>29</sup> Contrato de Concessão nº 001/2001, do Governo do Estado de Mato Grosso do Sul.

<sup>30</sup> Termo de Autorização nº 040 – ANTAQ, de 19 de maio de 2003.

movimentação interna e embarque de carga. O processo de implantação foi estabelecido em duas fases: **a primeira**, considerando do primeiro ao décimo ano de concessão, com metas mínimas de 400 mil toneladas/ano e, para **a segunda** fase, um acréscimo para 800 mil toneladas/ano. Constatou-se até o momento que as metas de instalação já foram realizadas, porém quanto ao fluxo de cargas movimentadas, as metas ainda não foram alcançadas. Assim sendo, no capítulo três, serão realizadas análises do fluxo de mercadorias e o potencial de utilização do Terminal pela região produtora de Mato Grosso do Sul, bem como suas interações com os países da Bacia do Prata.

No Contrato de concessão realizado entre a SEINFRA e COMPORT, o prazo de concessão estabelecido foi de vinte e cinco anos, prorrogável a critério da administração Estadual por igual período. Quanto à remuneração, a receita será gerada pela arrecadação dos seus usuários, livremente negociada entre as partes, e deverá ser suficiente para cobertura de todas as despesas com o custeio dos serviços, remuneração dos investimentos e pagamento do valor de outorga ao Concedente.

Para fins de administração do terminal, o Consórcio Portuário de Murtinho COMPORT, transferiu a administração do Terminal para a Agência Portuária de Porto Murtinho Ltda – APPM, no mesmo ano da concessão. A APPM faz parte da Cinco Companhia Interamericana de Navegação e Comércio – Cinco & Bacia.

A Cinco – Companhia Interamericana de Navegação e Comércio – Cinco & Bacia é uma empresa brasileira de navegação. Conforme informação disponível<sup>31</sup>, essa empresa opera como um grupo, contando com empresas **Controladas**, **Associadas**, **Consoiciadas** e **Agentes**. Atua, principalmente, na hidrovía Paraguai e Paraná. Foi fundada no ano de 1989 e, no ano de 1992, através do programa de privatização do governo brasileiro, adquiriu o

---

<sup>31</sup> Site da empresa Cinco & Bacia: <http://www.cinconav.com.br>

controle acionário do SNBP – Serviço de Navegação da Bacia do Prata, empresa tradicional e atuante na hidrovia Paraguai – Paraná, desde o ano de 1945. Esta empresa, conforme informações de seus administradores, possui infra-estrutura adequada e capaz de atender a reparo e manutenção de suas embarcações, transportando, em 2003, mais de 1.500.000 toneladas de carga. O Consórcio tem operação em toda a rota da Hidrovia Paraguai e Paraná, em *joint venture* com as empresas Horamar SRL, Lineas Panchitas e Fluviomar. O grupo possui uma frota de 250 barcas e 20 empurradores. Atende os serviços de transporte em toda a Hidrovia Paraguai e a do Paraná, passando pelos portos de Cáceres - em Mato Grosso, até Buenos Aires - na Argentina, incluindo os tramos do Alto Paraná e Alto Uruguai até Payssandu, em um total de 3.442 km da hidrovia, conforme figura 2 – Rota da Cinco & Bacia, na Hidrovia Paraguai e Paraná, a seguir.

Cabe ressaltar, como já discutido no tópico anterior – Histórico, que as denúncias continuam sendo objeto de investigação por parte do Ministério Público.

Figura – 6

## Rota da Cinco &amp; Bacia na Hidrovia Paraguai e Paraná



Fonte: site <http://www.cinconav.com.br/rotas.html>, cessado em setembro de 2003.

O sistema é composto por: 20 (Vinte) portos de navegação interior; 1.500.000 tpb - frota estimada operante (projeção); 28.000 km de vias navegáveis; 10.000 km de vias navegadas; 31.780.591.370 t.km/a de transporte realizados; 22.515.000 t/a de cargas transportadas; US\$ 280.000.000.00/a de fretes gerados por empresas explorando todo o sistema.

O que fica evidente é que, apesar do fluxo de cargas movimentadas pelo terminal, em períodos recentes, ter sido menos de 1% da produção das principais lavouras temporárias de MS<sup>32</sup>, este modo de transporte possui condições estruturais, dentro do sistema, para ampliar significativamente este percentual e se beneficiar das suas interligações corporativas e de

<sup>32</sup> Em 2003, a produção das principais lavouras temporárias de MS foi da ordem de 17.517.157 ton. e o movimento de carga no THI de Porto Murtinho foi de 123.488,1t, representando 0,70% de MS, cabe salientar, no entanto, que nesse período o terminal estava operando em fase experimental, após a privatização.

redes de ligações, através de economias de escala e escopo, desde que sejam feitas as adequações necessárias, no interior do terminal, como serão apontadas posteriormente.

### 2.2.1 Capacidade, Tecnologias Desenvolvidas e os Componentes do Capital Fixo

A capacidade atual do porto é de: armazenagem de 30.000 toneladas; carga/descarga de 650 tonelada/hora, com cinta não reversível; possui silo semi V com fundo plano. O pátio de estocagem no porto é de aproximadamente 41.000 m<sup>2</sup>, com possibilidade de ampliação.

Está sendo construído um frigorífico fora do Porto, para receber gado em pé, do Paraguai, apesar de não haver nenhum vínculo com o porto, conforme declarado pela gerência; poderá utilizar essa alternativa para escoamento de seus produtos. E, para o ano de 2005, possui projeto de instalação para embarque e desembarque de granel líquido: combustível, óleo diesel e unidade de armazenamento para óleo vegetal.

A Cinco & Bacia busca novas tecnologias e declara que elas estão sendo desenvolvidas para melhor atender ao serviço de transporte fluvial na Hidrovia Paraguai-Paraná, observando as particularidades de uma navegação segura e eficiente na região do Pantanal brasileiro, respeitando assim os quesitos ambientais.

Conforme informações prestadas pelo gerente de operação do THI – Porto Murtinho, os equipamentos necessários para sua implantação foram adquiridos da empresa Gravetal, e foi necessário o desenvolvimento de técnicas e inovações para tornar viável a navegabilidade do Rio Paraguai, que, por ser um rio com grande sinuosidade, necessita de trocas de embarcações de grande calado, para embarcações menores em alguns trechos do rio, foram necessárias algumas invenções e inovações tecnológicas, como exemplo, cita-se o empurrador Nazira, provido de propulsão azimutal, capaz de realizar manobras no rio, proporcionando

melhores condições de manobra em menor espaço. A foto 1 – Armazém graneleiro do THI de Porto Murinho, que fica na entrada do terminal.

Foto – 1

Armazém graneleiro do THI de Porto Murinho

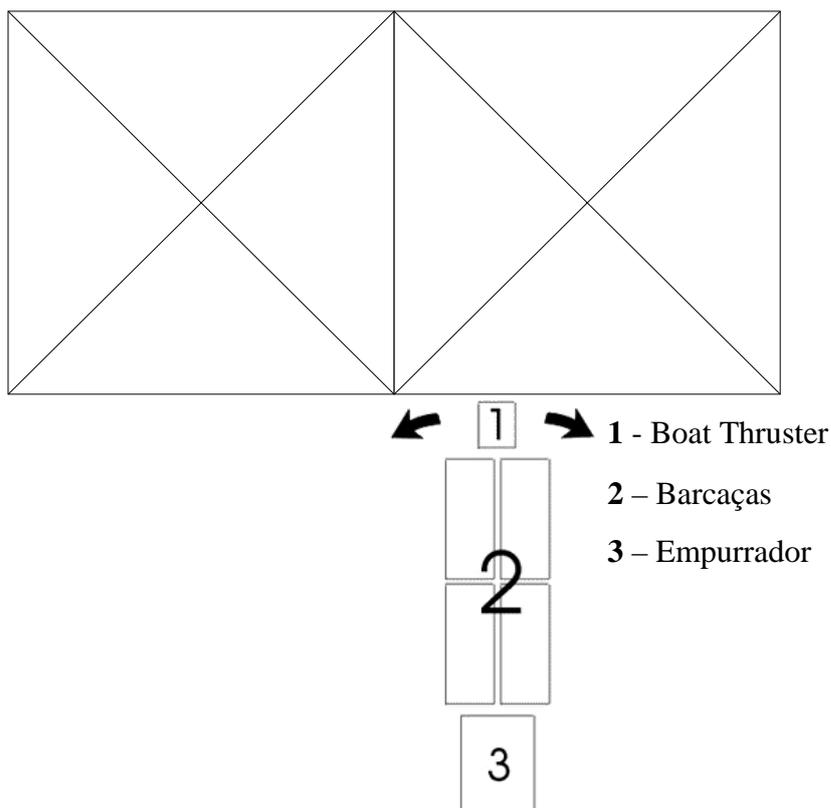


**Foto – 2**  
**Escritório da Administração**



Os principais equipamentos estão ilustrados na Figura 7 e, em seguida, eles serão descritos e comentados, conforme informações da Cinco & Bacia e dispostas no site da empresa.

**Figura – 7**  
**Equipamentos de transporte aquaviário do**  
**THI – Porto Murтинho**



Fonte: site [www.cinconave.com.br](http://www.cinconave.com.br)

O *Boat Thruster*, no item 1 da figura, é um sistema de leme de proa; trata-se de uma pequena embarcação monitorada por controle remoto diretamente da cabine de comando do empurrador. Esta embarcação de proa, através de comandos de navegação, emite fluxo de água lateralmente, o que resulta num exponencial incremento de manobrabilidade do comboio. Este sistema foi desenvolvido especialmente para a navegação no tramo norte da hidrovia Paraguai-Paraná, entre Cáceres e Corumbá, onde o rio é bastante sinuoso. A navegação com o sistema Boat Thruster já está em operação desde o ano de 1999 e, segundo informação, eliminou as ocorrências de batidas em margens e barrancos pelos comboios, além

de reduzir pela metade o tempo de navegação. Em fevereiro de 2002, foi lançado o Brasília III, a terceira unidade fabricada com tecnologia e mão-de-obra do estaleiro da Cinco & Bacia.

O Sistema de Bóias de Amarração foi projetado, conforme informações disponíveis, para atender as condições de fundeios de barcaças vazias e carregadas. A região é inóspita e difícil para amarração de comboios. As barcaças eram amarradas, sem nenhuma segurança, em árvores que compõem a mata ciliar. Esta prática é insegura. As bóias foram projetadas, construídas e posicionadas em locais pré determinados, principalmente junto aos terminais de carga e descarga. Outras bóias já estão sendo construídas e deverão ser colocadas ao longo do trecho da hidrovia, nos locais de fracionamento e fundeios de comboios, posições estas que serão devidamente determinadas e autorizadas pela Capitania dos Portos e Serviço de sinalização da Marinha

Conforme informações prestadas, o empurrador Nazira, no item 3 da figura-7 e foto – 5 foi desenvolvido com propulsão Azimutal, um desenvolvimento tecnológico para atender as especificidades do Rio Paraguai. O empurrador foi desenvolvido, projetado e construído pela Cinco & Bacia. Este sistema, conforme informação disponível, atende a todos quesitos básicos e fundamentais, tais como: **1)** Maior manobrabilidade, uma vez que os propulsores giram 360 °, o que faz aumentar, em 10 (dez) vezes, a eficiência em relação aos lemes convencionais; **2)** Com a eliminação de eixos propulsores e lemes, também eliminou-se a necessidade de docagens da embarcação. Considerando o estado da via, de passos de navegação com bóias de areia, objetos flutuantes (paus e galhos), as linhas e redes de pesca, o sistema de propulsão convencional sofre sistematicamente avarias, o que obriga docagem da embarcação para reparos. Com o sistema Azimutal, basta apertar um botão para que todo o conjunto propulsor pivoteia e sai fora d'água, onde os reparos podem ser efetuados com o navio flutuando e em qualquer local da hidrovia.

**Foto – 3**  
**Empurrador**



A unidade de tratamento e limpeza de barcaças teve sua planta de limpeza desenvolvida, também para a retirada de resíduos líquidos de hidrocarburetos das embarcações. A limpeza e o tratamento dos tanques são realizados com vapor de água, sem produtos químicos. Os resíduos são desviados para tanques de armazenagem, aptos para tal faina, onde o óleo retirado poderá ser reaproveitado na caldeira ou destinado a coletas especializadas, que fornecem os certificados competentes para tal. Todo o pessoal empregado foi treinado e recebeu certificados de segurança em operação com resíduos líquidos e hidrocarburetos.

Quanto à comunicação, o sistema é via satélite e possibilita a comunicação entre a sede (Cinco) com seus empurradores. Esse sistema foi adotado pela Cinco devido às longas distâncias navegadas pelos empurradores e por não ser possível a comunicação via rádio e / ou telefone. Via *autotrac*, a Cinco pode passar informações importantes e como se deve proceder durante a navegação. O mesmo ocorre com os empurradores, que podem retornar

suas respostas, passar informações, além de orientações sobre o procedimento e comunicarem problemas ocorridos desde a sua saída da sede até o retorno

O sistema de navegação proporciona a possibilidade de localização da via navegada. É um sistema que define exatamente por onde se deve seguir com as embarcações e qual a localização do canal navegável. Com isso, evita-se que se navegue em tramos diferentes da hidrovia, o que ocorre muito por falta de conhecimento de pilotos inexperientes que não se adaptaram às diferentes vias navegadas. Configura-se que o supracitado sistema é de fundamental importância devido à sinuosidade dos rios que, muitas vezes, confunde até mesmo pilotos experientes, como declarado.

Com o fim de monitoramento, a outra forma de localização é via satélite: o sistema “Qtracs”. cujo programa, instalado nos computadores da Cinco, possibilita se ter a localização, via mapa, de cada um de seus empurradores, onde quer que estejam.

Os quadros 4 e 5 a seguir se referem aos equipamentos instalados no THI de Porto Murinho.

**Quadro – 4**  
**Equipamentos instalados no THI de Porto Murinho**

<b>Para movimentação (transferência) de cargas na linha do cais</b>		
<b>DESCRIÇÃO</b>	<b>QUANTIDADE</b>	<b>CAPACIDADE</b>
guindaste elétrico/mecânico	02	90,0t
descarregadora de trigo	02	
embarcadora de cereais:	04	
Moega	02	
Fulha	01	
Esteira	01	

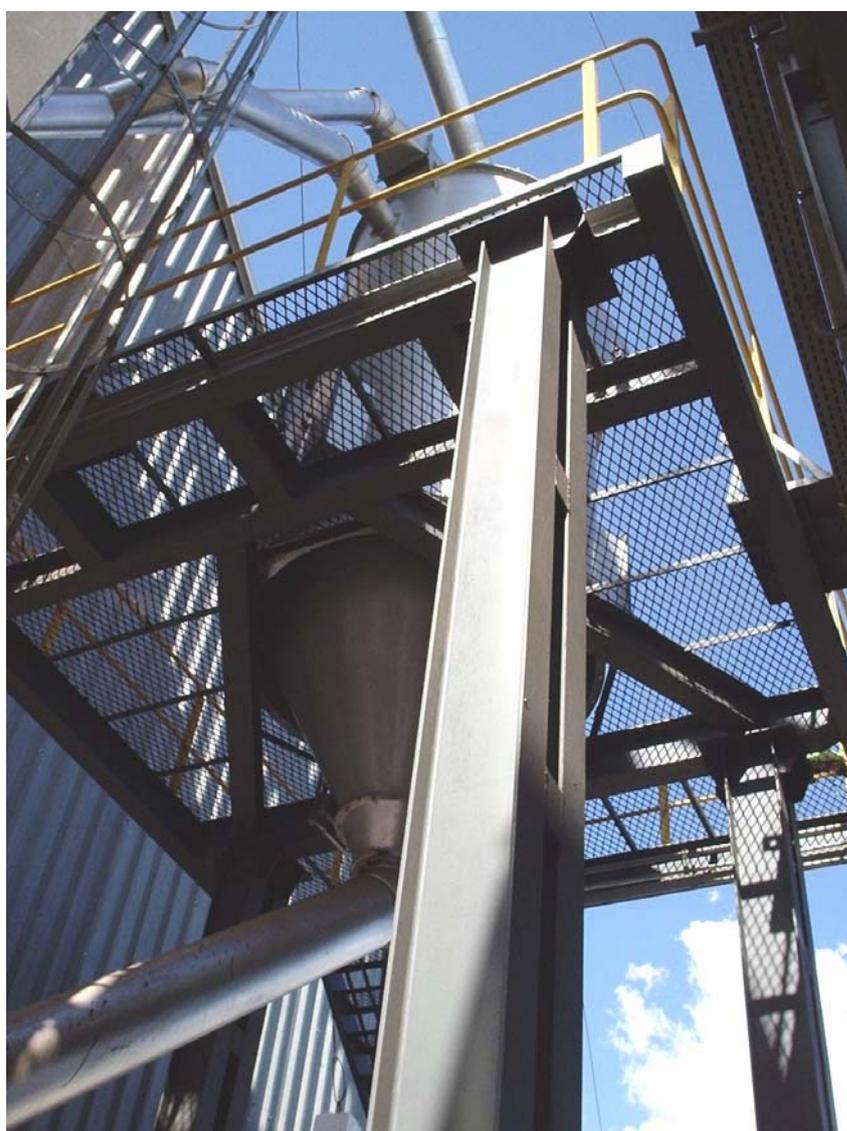
Fonte: THI de Porto Murinho

**QUADRO – 5**  
**Equipamentos instalados no THI de Porto Murinho**

<b>DESCRIÇÃO</b>	<b>QUANTIDADE</b>
empilhadeira comum	01
Pá carregadeira	01
Balaça de Fluxo	01

Fonte: THI de Porto Murinho

**Foto – 4**  
**Balança de Fluxo**



### 2.2.2 Mão-de-Obra

Registra-se o contingente de mão-de-obra do porto de Porto Murinho em torno de 100 trabalhadores, entre fixos e avulsos, sendo 30% fixos. A maior dificuldade do

Terminal está na falta local de mão-de-obra adequada. Assim sendo, os funcionários são contratados e treinados, utilizando-se a própria infra-estrutura do porto e com parceria efetivada com a marinha, que disponibiliza cursos de qualificação. A dificuldade ou a total falta de necessidade em utilizar as GMO – Gestoras de Mão-de-Obra é a inadequação para a realidade local. Qual seja, não possui o volume expressivo de movimentação de carga necessária para atrair mão-de-obra especializada de fora. A seguir, o Quadro – 6 mostra os níveis salariais pagos no THI de Porto Murinho.

**Quadro - 6**  
**Salário médio da mão-de-obra do THI – Porto Murinho**

<b>CATEGORIA</b>	<b>Em Salários Mínimos (SM) THI de Porto Murinho</b>
Estivadores	+/- 2 SM
Conferentes	+/- 3 SM
Vigias	+/- 2 SM

Fonte: THI de Porto Murinho.

Existe uma peculiaridade no terminal de Porto Murinho em relação aos demais portos administrados pela CODESP (Companhia Docas do Estado de São Paulo); enquanto este possui falta de mão de obra especializada, no porto de Santos, por exemplo, há 11.112 funcionários avulsos, dos quais 6.150 registrados e 4.962 cadastrados (dados datados de janeiro de 2001), para toda a movimentação de carga. Essa quantidade é, muitas vezes, superior à necessária, conforme análise das OGMS, que utilizam como referência os portos mais eficientes no mundo. Por exemplo, o porto de Barcelona, que tem a mesma escala de movimentação de contêineres que o porto de Santos, tem menos de 500 estivadores para os

trabalhos de carga e descarga de navios *full containers*, todos empregados diretos dos operadores portuários. Pode-se verificar, porém, uma melhoria em relação a 1998, quando o contingente total de trabalhadores avulsos registrados e cadastrados atingia 13.712.

No porto de Santos<sup>33</sup>, conforme estudo do GEIPOT (ver item 3.3.1), somente o custo médio do manuseio da carga é da ordem de US\$ 135/contêiner, correspondendo a cerca de 75% do custo total da movimentação do contêiner dentro do porto (tarifas portuárias, manuseio e entrada e saída do navio), e maior que o custo total dos serviços em vários portos do mundo. Além disso, na movimentação de contêineres, o encarecimento do custo da mão-de-obra nos finais de semana (cerca de 213%), inviabiliza a operação nesses dias. A consequência é a concentração de navios nos demais dias, prejudicando a agilidade do serviço.

### 2.2.3 Arranjo Institucional do THI de Porto Murinho

A Lei 10.233 que extinguiu o Departamento Nacional de Estradas e Rodagem- DNER e a Empresa Brasileira de Planejamento de Transporte – GEIPOT, criou uma nova estrutura para o Ministério de Transporte – MT. Este passou, então, a ser composto pelo CONIT – Conselho Nacional de Integração de Políticas e Transporte; pela ANTT – Agência Nacional de Transporte Terrestre, ANTAQ – Agência Nacional de Transporte Aquaviário; e pelo DNIT – Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transporte. O Principal objetivo do DNIT é implementar , em sua esfera de atuação, a política estabelecida para a administração da infra-

---

<sup>33</sup> Os maiores salários pagos pelo OGMO no Porto de Santos em 2000, em reais, por categorias mensalmente no ano de 2000: Estivadores: 6.270,70; 7.029,48; 8.113,89; 7.868,37; 7.882,00;8.851,06; 8.063,66; 8.941,51; 9.009,52; 7.280,80; 7.806,81; 7.379,11; Conferentes: 17.391,42; 13.330,49; 13.051,08; 14.545,08; 12.759,43; 13.114,11; 12.142,91; 13.990,32; 16.948,27; 14.569,94; 14.319,16; 13.660,31, Dados retirados do site do Porto de Santos: [www.portodesantos.com.br](http://www.portodesantos.com.br). Esses valores, em média, representam respectivamente 30,29 e 53,17 em Salários Mínimos de rendas mensais, ilustrando o forte corporativismo do setor.

estrutura do Sistema Federal de Viação, sob jurisdição do Ministério dos Transportes e, para isso, compreende: operação, manutenção, restauração, adequação de capacidade e ampliação, mediante construção de novas vias e terminais, de acordo com a legislação pertinente e as diretrizes estabelecidas na Lei nº 10.233, de 2001. Abaixo segue um quadro com resumo cronológico das normatizações.

### **Quadro – 7** **Normas Internacionais para a Hidrovia do Rio Paraguai**

- **1967 – Santa Cruz de La Sierra (Bolívia). Os Chanceleres dos países da Bacia o Prata, aprovaram a Resolução n. 210 onde declararam interesse prioritário para os países membros da Bacia do Prata, o desenvolvimento do sistema fluvial formado pelos rios Paraguai-Paraná.**
- **1969 – Brasília (Brasil). A Argentina, Bolívia, Brasil, Paraguai e Uruguai firmaram o Tratado da Bacia do Prata.**
- **1988 – Campo Grande (Brasil). Aconteceu o primeiro encontro internacional para o desenvolvimento da Hidrovia Paraguai-Paraná.**
- **1989 – Santiago (Chile). Foi criado o Comitê Intergovernamental da Hidrovia com uma Secretaria temporária, que logo se transformaria numa Secretaria Executiva.**
- **1992- Las Lenas (Argentina). Firmou-se um Acordo de Transporte Fluvial da Hidrovia.**

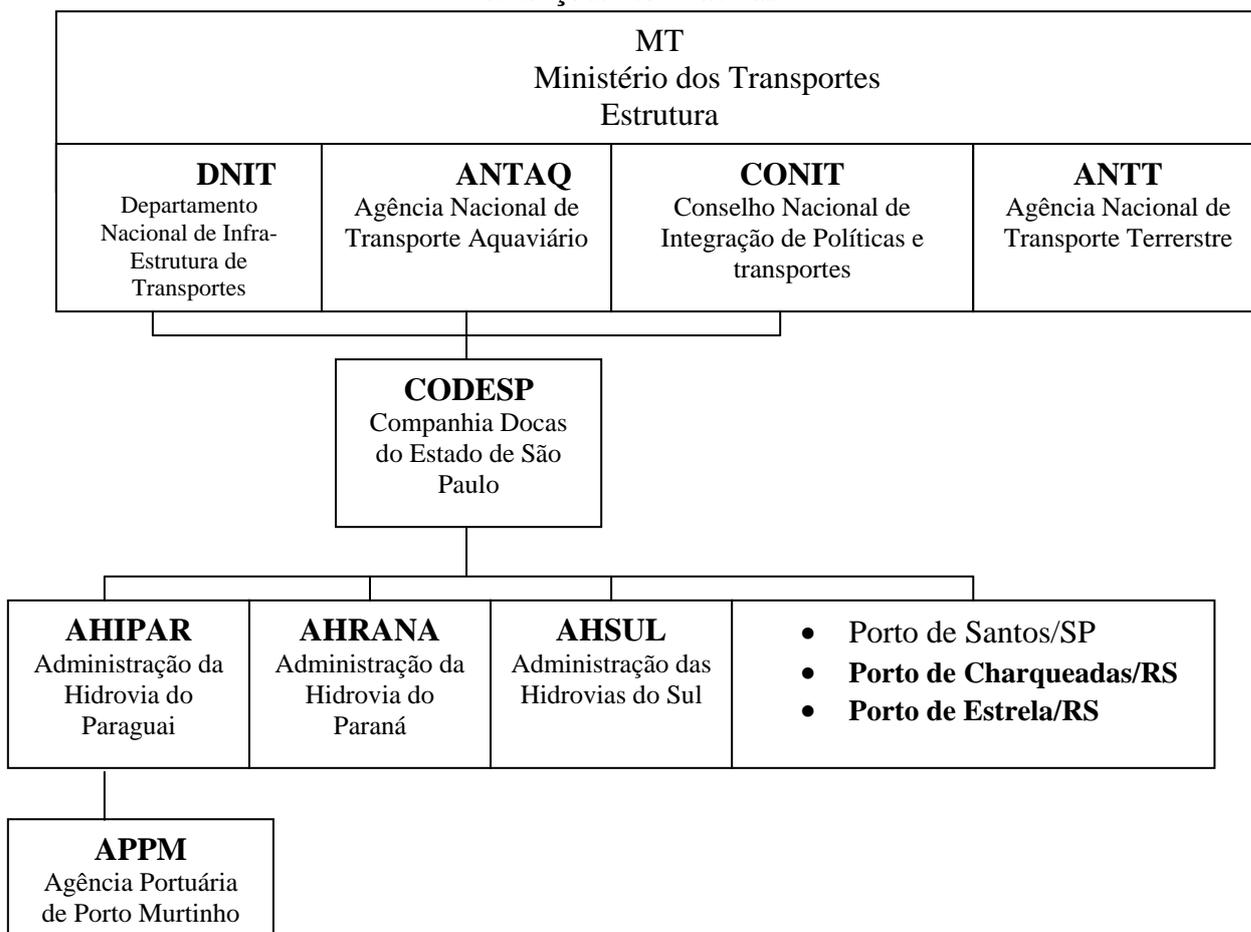
18

Fonte: SEINFRA

O Quadro a seguir mostra a hierarquia das instituições que regulamentam e regulam o setor de transporte hidroviário de interior, ao qual se integra o THI de Porto Murtinho.

Quadro-4 – Instituições Normativas

**Quadro – 8**  
**Instituições Normativas**



Fonte: Elaborado pela a autora.

Além dessas instituições normativas, existe as o Comitê Intergovernamental da Hidrovia – CIH, criado em agosto de 1989 e incorporado ao sistema do tratado de Brasília, em outubro de 1991. A Administração da Hidrovia do Paraguai – AHIPAR<sup>34</sup> é o órgão responsável pela política ditada pelo Ministério dos Transportes para o desenvolvimento do transporte fluvial na região abrangida pela bacia do rio Paraguai, que está subordinada

<sup>34</sup> A Implantação da Inspeção do Porto de Corumbá, ocorreu na primeira metade do século XX; posteriormente, com a organização do departamento Nacional de Portos, Rios e Canais-DNPRC, autarquia vinculada ao então Ministério de Viação e Obras Públicas – M.V.O.P., iniciou-se efetivamente ação mais concreta no sentido de apoiar esse meio de transporte, com obras como: o cais da cidade, iniciado em 1948, o porto da Manga, as pavimentações das ruas Domingos Sahib e Manoel Cavassa e da ladeira Cunha e Cruz, vias de acesso ao porto, no ano de 1963. A Lei nº 4.213 reorganiza a administração federal no setor de portos e vias navegáveis, dando ao D.N.P.R.C. o nome de Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis, criando o 19º Distrito de Portos e Vias Navegáveis – 19º D.P.V.N., com atuação nos Estados de Mato Grosso e Rondônia e sede em Corumbá, renomeado como 10ª Diretoria Regional – 10ª DR do D.N.P.V.N. em 12.11.1965. Na vigência do D.N.P.V.N. pode-se dizer que iniciaram, em nível nacional, as ações voltadas ao estudo e aproveitamento dos rios como modo de transporte mais confiável e econômico.

administrativamente à Companhia Docas do Estado de São Paulo – CODESP, empresa pública de economia mista, vinculada ao Ministério dos Transportes. Em âmbito local as instituições que regulam o Terminal são: Secretária de Infra-Estrutura de MS – SEINFRA e a AGEPAN – Agência Estadual de Regulação de Serviços Públicos de MS.

#### 2.2.4 O THI de Porto Murtinho e a Bacia do Alto Paraguai

O Terminal Hidroviário de Porto Murtinho está situado no extremo sul da Bacia do Alto Paraguai, Esta Bacia possui extensão de, aproximadamente 496.000 Km<sup>2</sup>, dos quais 396.800 Km<sup>2</sup> pertencem ao Brasil e 99.200 Km<sup>2</sup> às Repúblicas do Paraguai e Bolívia. A porção brasileira divide-se em 207.249 Km<sup>2</sup> para o Estado de Mato Grosso do Sul e 189.5Km<sup>2</sup> para o Estado de Mato Grosso. Deste total, 64% corresponde a planaltos e 36% a planícies. A grande extensão territorial do Pantanal justifica as polêmicas de cunho ambiental acerca do tema, pelo fato de abrigar a maior planície inundável do mundo e um dos mais importantes biomas nacionais.

Por sua localização geográfica, localizado no centro da América do Sul, o Pantanal possui grande variedade florística e faunística, originada das regiões Amazônica, do Chaco, dos Cerrados e da Mata Atlântica, contribuindo para maximizar a sua diversidade biológica, que é sustentada por seu regime hidrológico. A bacia é limitada: ao Norte, pela Chapada dos Parecis e pela Serra de Cuiabá; ao Sul, pelo rio Apa; a Leste pelas Serras da Bodoquena, Maracaju, São Domingos e pelo Pantanal; e a Oeste, pelo rio Paraguai e pelas Repúblicas do Paraguai e da Bolívia.

Conforme estudo do PCBAP – Plano de Conservação da Bacia do Alto Paraguai, a Bacia Hidrográfica do Alto Paraguai é uma bacia sedimentar em formação e está suscetível a erosões de solos por usos inadequados, sobretudo das regiões do planalto onde ocorrem,

principalmente, rochas (arenitos) da Bacia Sedimentar do Paraná. Essas rochas, com baixo grau de litificação, sofrem os efeitos dos desmatamentos descontrolados, o que acarreta o aparecimento de erosões. O estudo identificou que existe, na região, uma crescente demanda por terras agricultáveis e pastoris, que têm sido utilizadas sem os critérios técnicos necessários de desmatamento, tais como a preservação de matas ciliares ao longo dos cursos d'água e a não realização de curvas de níveis, o que gerou graves problemas de erosão, assoreamento e contaminação por resíduos industriais e domésticos das bacias dos rios do Pantanal, como fruto dessa atividade antrópica. O maior exemplo dessa degradação está no assoreamento do rio Taquari, em Mato Grosso do Sul.

Assim, além dos problemas ambientais citados para essa Bacia, os estudos do PCBAP destacam, como o mais polêmico, a necessidade de dar escoamento às safras agrícolas de Mato Grosso do Sul, Mato Grosso e Rondônia, através de hidrovias. Parte-se do princípio de que o incremento da agricultura propiciará um alto fluxo de mercadorias na hidrovia, prevendo a movimentação de, aproximadamente, 5 milhões de toneladas de grãos/ano. A preocupação com o incremento da agricultura advém da necessidade do consumo de insumos químicos e de combustíveis, que também serão movimentados através da hidrovia. Assim, segundo esse estudo, é provável que as embarcações subam o rio, carregando óleo diesel, fertilizantes e agrotóxicos e a probabilidade de acidentes teriam dois componentes incontroláveis: o óleo e os tóxicos que, em um possível acidente, afetariam diretamente a flora e a fauna fluviais e pontos de abastecimento de água de todas as regiões ribeirinhas, desde o local do evento, até Buenos Aires.

Desta forma, levando em conta os questionamentos ambientais contidos nos estudos do PCBAP, a Secretaria de Estado de Meio Ambiente / Instituto de Meio Ambiente Pantanal–SEMA/IMAP estabeleceram critérios de Licenciamento Ambientais para todas as atividades a serem instaladas no Estado de Mato Grosso do Sul, sobretudo, na região da Bacia do Alto

Paraguai, onde é proibido algumas atividades que representam graves danos ambientais, tais como, instalação de usinas de açúcar e destilarias de álcool, e ainda, estabelecendo tratamento com maior nível de rigor para os licenciamentos de atividades poluidoras.

O THI de Porto Murinho obteve, segundo informações verbais da SEMA/IMAP, as Licenças Ambientais para as suas atividades. Ressalta-se, no entanto, que não foi possível o acesso à Licença - Estudo de Impacto Ambiental / Relatório de Impacto Ambiental, do Terminal, para conhecimento das medidas mitigadoras contidas no referido relatório, uma vez que a Legislação Federal, CONAMA – Conselho Nacional do Meio Ambiente, estabelece critérios para licenciamentos de transportes hidroviários<sup>35</sup>. Cabe ao Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e Recursos Naturais Renováveis – IBAMA, Órgão executor do Sistema Nacional de Meio Ambiente - SISNAMA, o licenciamento ambiental de empreendimentos e atividades com significativo impacto ambiental de âmbito nacional ou regional, localizados ou desenvolvidos conjuntamente no Brasil e em país limítrofe.

A Resolução CONAMA nº 237/97 estabelece estarem sujeitos ao licenciamento ambiental, os empreendimentos e as atividades de obras auxiliares a portos e hidrovias (barragens e diques; canais para drenagem; retificação de curso d'água; abertura de barras, embocaduras de canais, dragagem e derrocamento em corpos d'água); serviços de utilidade

---

<sup>35</sup> Licenciamento Ambiental, segundo definição constante da Resolução CONAMA nº 237/97, art. 1º, I, é o "procedimento administrativo pelo qual o órgão ambiental competente licencia a localização, instalação, ampliação e a operação de empreendimentos e atividades utilizadoras de recursos ambientais, consideradas efetiva ou potencialmente poluidoras ou daquelas que, sob qualquer forma, possam causar degradação ambiental, considerando as disposições legais e regulamentares e as normas aplicáveis ao caso". Os tipos de licença exigidas, de acordo com o art. 8º são: Licença Prévia (LP): concedida na fase preliminar do planejamento do empreendimento ou atividade, aprovando sua localização e concepção, atestando a viabilidade ambiental e estabelecendo os requisitos básicos e condicionantes a serem atendidos nas próximas fases de sua implementação; Licença de Instalação (LI): autoriza a instalação do empreendimento ou atividade, de acordo com as especificações constantes dos planos, programas e projetos aprovados, incluindo as medidas de controle ambiental e demais condicionantes, da qual constituem motivo determinante; Licença de Operação (LO): autoriza a operação da atividade ou empreendimento, após a verificação do efetivo cumprimento do que consta das licenças anteriores, com as medidas de controle ambiental e condicionantes determinados para a operação. As licenças ambientais poderão ser expedidas isoladas ou sucessivamente, de acordo com a natureza, características e fase do empreendimento ou atividade.

(resíduos industriais, resíduos sólidos urbanos), em áreas portuárias; e outros não específicos para esta pesquisa.

Aos Estados integrantes do SISNAMA foi repassada por Lei a competência do Licenciamento Ambiental ao Órgão Estadual em caráter supletivo, por entender que a instituição e disciplinamento de licenciamento é um instrumento da política nacional de meio ambiente.

Todas as atividades que geram considerável impacto ao meio ambiente estão sujeitas à realização de um estudo de impacto ambiental. Para tanto, um estudo deve conter, no mínimo, as seguintes atividades técnicas: **diagnóstico ambiental** da área de influência do projeto, **completa descrição e análise dos recursos ambientais e suas interações**, tal como existem, de modo a caracterizar a situação ambiental da área, antes da implantação do projeto, considerando: a) o meio físico - o subsolo, as águas, o ar e o clima, destacando os recursos minerais, a topografia, os tipos e aptidões do solo, os corpos d'água, o regime hidrológico, as correntes marinhas, as correntes atmosféricas; b) o meio biológico e os ecossistemas naturais: a fauna e a flora, destacando as espécies indicadoras da qualidade ambiental, de valor científico e econômico, raras e ameaçadas de extinção, e as áreas de preservação permanente; c) o meio sócio-econômico: o uso e a ocupação do solo, os usos da água e a sócio-economia, destacando os sítios e monumentos arqueológicos, históricos e culturais da comunidade, as relações de dependência entre a sociedade local, os recursos ambientais e a potencial utilização futura desses recursos. A Análise dos impactos ambientais do projeto e suas alternativas, através da identificação, previsão da magnitude e interpretação da importância dos prováveis impactos relevantes, discriminam os impactos positivos e negativos (benéficos e adversos), diretos e indiretos, imediatos e a médio e longo prazos, temporários e permanentes; seu grau de reversibilidade; suas propriedades cumulativas e sinérgicas; a distribuição dos ônus e dos benefícios sociais. Sobre a definição das medidas mitigadoras dos

impactos negativos, entre elas, os equipamentos de controle e sistemas de tratamento de despejos, avalia-se a eficiência de cada uma delas; elaborando programas de acompanhamento e monitoramento dos impactos positivos e negativos, indicando os fatores e parâmetros a serem considerados.

Para o Transporte Marítimo e Área Portuária, existem as Convenções e Tratados Internacionais, dos quais o Brasil é signatário, tais como: Convenção Internacional para Prevenção da Poluição por Navios – MARPOL – 1973 e 1978; Convenção Internacional sobre Mobilização de Recursos, Respostas e Cooperação contra Poluição por Óleo – OPRC 1990; Convenção sobre a Prevenção da Poluição Marinha por Alijamento de Resíduos e Outras Matérias – 1972.

Em nível nacional, a Lei do Óleo<sup>36</sup> é a que tem maior alcance sobre as atividades portuárias e de transporte marítimo, conforme análise do Ministério do Transporte<sup>37</sup>, e dispõe sobre a prevenção, controle e fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo e outras nocivas ou perigosas nas águas sob jurisdição nacional. Estabelece os princípios básicos a serem seguidos na movimentação de óleo e outras substâncias nocivas ou perigosas, em portos organizados, instalações portuárias, plataformas e navios, em águas de jurisdição nacional.

### **2.3 Um Porto na Fronteira e não da Fronteira**

A localização geográfica do THI de Porto Murtinho, *na fronteira* do estado de Mato Grosso do Sul com o Paraguai, inserido nas rotas comerciais da região platina, não se constituiu ainda em um porto *da fronteira*, a exemplo do que ocorreu com os portos de

---

<sup>36</sup> Lei nº 9.966, de 28 de Abril de 2000 (Lei do Óleo).

<sup>37</sup> Disponível no site: <http://www.transportes.gov.br/bit/politicaambiental/anexos.htm>

Corumbá e da Colônia do Sacramento, no atual Uruguai, onde os vínculos sociais e comerciais nesses espaços estabeleceram redes de relacionamentos formais e informais, constituindo-se em centro de uma vasta região polarizada.

Cabe, no momento, traçar algumas considerações a respeito dos significados das palavras *da* e *na* aqui utilizadas, para distinguir o conceito de *pertencer a* no primeiro caso, e *localizar na* no segundo, que foram utilizadas para distinguir as situações peculiares das empresas estabelecidas em um espaço de fronteira.

Deste ponto de vista, *na fronteira*, a unidade produtiva estabelecida em um espaço fronteiriço é dotada de um comportamento específico e que seria diferente se fosse estabelecida em um espaço central. Para ser considerado como específico da fronteira, deverá apresentar, pelo menos, uma variável diferenciada que possui vínculo profundo entre a unidade produtiva e o local, e que a influenciará nas suas decisões e em seu comportamento. Essa ou essas variáveis podem estar relacionadas aos preços dos produtos, à quantidade e diferenciação dos produtos, aos serviços e processos, bem como nas formas de relações sociais e que, não seriam da mesma forma, se fossem praticadas em um território central. Assim, o *da fronteira* será identificado como possuidor de uma lógica espacial diferenciada daquelas que estão estabelecidas em um território central.

No segundo caso, *na fronteira*, seria uma situação em que a unidade produtiva estabelecida em um espaço fronteiriço não é dotada de um comportamento específico e que influencia no desenvolvimento local e, assim, a fronteira não possui uma função na determinação do comportamento e tampouco é influenciado nas suas relações, que desta forma, não seriam diferentes das que se estabelecem em um espaço territorial central. Assim – na fronteira, constitui-se apenas em uma situação de estar localizada em um espaço fronteiriço, sem estabelecer relações profundas com este território. Esta afirmação vai de

encontro com as propostas de especificidades da fronteiras contempladas nas pesquisas de Oliveira (2003), Machado (2003), Masi, Penner, Dietze, (2001), Ribeiro (2003) e outros.

Como descrito no início deste capítulo, o município de Porto Murinho surgiu a partir da estratégia da logística da “Cia Matte Larangeira”, que implantou um monopólio extrativista ervateiro na fronteira e, para viabilizar o escoamento de sua produção, bem como para a importação de insumos de sua necessidade, construiu o terminal hidroviário de Porto Murinho. Enquanto o porto, de Porto Murinho foi fruto da estratégia de um monopólio, o porto de Sacramento foi constituído para atender as necessidades locais. Com efeito, Sacramento operava como uma cidade porto desde o início de sua implantação, no século XVIII, e ocupou papel destacado como porta de entrada de produtos introduzidos por comerciantes luso-brasileiros e estrangeiros, no Prata.

O desenvolvimento do intercâmbio entre agentes sociais das regiões fronteiriças do Prata fez com que os antigos laços comerciais e sociais entre lusos e portenhos fossem reativados, acarretando o aumento da importância econômica e política de Buenos Aires em âmbito regional. Prado (2003). Desenvolveu, assim, o “complexo portuário do Rio da Prata”, denominado por Jumar (2000), e foi definido por mútuos contatos e relações comerciais e sociais entre portugueses e espanhóis.

Os vínculos existentes entre os portos de Buenos Aires e Sacramento que também mais tarde inclui-se Montevideú, conforme Prado (2003), tornaram-se bastante profundos e constituíram uma característica da região, onde os portos ocupavam papéis definidos e complementares. Foi a partir de 1716, com a segunda fundação da Colônia do Sacramento, que o “complexo portuário” consolidou-se e assumiu seu pleno funcionamento.

Assim, a região platina da primeira metade do século XVIII era ao mesmo tempo um limite, uma separação. Mas era também o ponto de contato, interação e trocas recíprocas entre portugueses, espanhóis, jesuítas, índios tape, minuano, charrua, entre outros (PRADO, 2003).

Esse local, com características de “espaço fronteiriço aberto”, propiciou o uso de práticas abusivas, e nas histórias de ambos os portos foi constatado por pesquisadores, Conceição & Bianchini (2000), Alves, 1984, Linhares (1969) Jumar, (2000), Prado, (2003) e outros; a utilização de poder político e de relacionamento para a estruturação de redes para a consolidação do espaço no mercado. O contrabando passou a ser freqüente, devido a vários fatores que contribuíram para essas práticas, tais como fatores naturais – a existência de numerosas ilhas propícias para o descarregamento de mercadorias; alianças entre facções e redes de fidelidades pessoais<sup>38</sup>.

A Companhia Matte Larangeira, que deu origem ao porto de Porto Murtinho, foi instalada no ponto de intersecção entre o Brasil e o Paraguai, local dotado do recurso natural relevante na época - a erva mate. O Decreto Imperial nº 8799 de dezembro de 1882<sup>39</sup> concedeu a Thomaz Larangeira direito da exploração da erva-mate.

A concessão recebida por Thomaz Larangeira, segundo Conceição & Bianchini (2000), pode ser explicada através de seus contatos pessoais, uma vez que, no período da Guerra da tríplice aliança, foi o provedor das tropas brasileiras e, mais tarde, com a vitória do Brasil, criou-se em 1872 a Comissão Demarcadora das novas fronteiras. Dessa forma e graças às amizades feitas durante a Guerra com os oficiais do Exército, engajou-se outra vez como abastecedor de víveres da Comissão Mista de Limites Brasil-Paraguai, que ficaria encarregada de demarcar as fronteiras entre os dois países.

O comportamento “oportunístico” de Thomaz Larangeira ficou conhecido como o primeiro apadrinhamento político em relação aos ervais. Para Conceição & Bianchini (2000),

---

<sup>38</sup> Conforme Prado (2003), um exemplo é o que fez Manuel Botelho de Lacerda que construiu uma família, considerada por ele mesmo totalmente adaptada às redes comerciais e sociais do rio da Prata, criando vínculos pessoais com autoridades de Buenos Aires. Como exemplo, pode-se citar o fato da incorporação do negociante inglês à família.

<sup>39</sup> Para maior aprofundamento da história da erva mate em Mato Grosso, recomenda-se a tese de doutorado de Odaléa da Conceição e Deniz Bianchini, que deu origem ao livro: “A companhia Matte Larangeira e a ocupação da terra do sul de Mato Grosso 1880 – 1940.

os mecanismos utilizados para a manipulação do poder político visando a apropriação das imensas extensões territoriais para a exploração de uma erva nativa, por meio de mão-de-obra também nativa, foram determinantes para a instalação e expansão desse monopólio.

Cabe lembrar que o Paraguai, naquele momento, gozava de papel de destaque no comércio de importação e exportação através da hidrovia, que lhe proporcionou viabilizar o desenvolvimento acentuado das suas forças produtivas. E como dito por Conceição & Bianchini (2000), não são poucos os autores que se referem ao problema, tratando da questão como usurpação das terras paraguaias pelo Brasil, onde o Paraguai perdeu uma extensão territorial de 156.415 km ao Brasil, que anexou uma das zonas mais ricas em ervais nativos.

... a estatização das terras, donde o surgimento conseqüente *das estâncias de la pátria*, que expandiram vigorosamente a pecuária. Também o arrendamento das terras agricultáveis, a baixo preço, rapidamente assegurou a auto-suficiência do país em arroz, milho, algodão e legumes. (...) O Estado paraguaio também incrementou o desenvolvimento da indústria manufatureira, especialmente nos ramos têxtil, de papel, de tintas, de pólvora etc. A exportação de erva-mate, de algodão, de tabaco, de couros curtidos, de cigarros e mel de abelha propiciou ao país superávits sucessivos nos exercícios orçamentários, o que deu margem à implantação de estaleiros em Assunção e da siderúrgica de Ibicuy, através dos quais o Paraguai chegou a construir seus próprios navios e fundir peças militares. (ALVES, 1984 p.7).

No período do apogeu paraguaio, não foi desenvolvido um processo de integração e este ficou relativamente isolado frente aos seus vizinhos e também à Europa, e para Alves (1984), era necessário, para assegurar a continuidade de seu desenvolvimento, o rompimento do isolamento e a integração com seus vizinhos. A situação piorou com o advento da guerra da Tríplice Aliança, que desarticulou qualquer possibilidade de estabelecimento de interação nesse espaço, e ainda, propiciou a concorrência entre eles, pois o Paraguai, que era o maior produtor de erva-mate da América Latina, passou a dividir a sua fonte produtiva, por meio da perda de seu território, e passou a enfrentar a concorrência de seu vizinho – o Brasil.

Como analisado por Alves (1984), a Tríplice Aliança realizou uma guerra providencial para a Inglaterra, que consolidou seu domínio sobre a Argentina e o Uruguai, e colocou sob seu controle o “outrora arredio e perigoso Paraguai”, e ainda desarticulou o processo de possível integração naquele período. Dessa forma, a circulação intensa de mercadorias inglesas na bacia do Prata, afastados os obstáculos à livre concorrência, ultrapassou as fronteiras do Paraguai, alargando seus limites para o interior de Mato Grosso, utilizando-se dos portos de Corumbá e Ladário.

A ocupação das terras do cone sul, do ponto de vista de Conceição & Bianchini (2000), foi o da *expansão da fronteira econômica* e não o *de limite*, pois como eles observaram, bastou a eclosão de uma guerra para cair por terra o conceito jurídico de fronteira - linha ideal. Observaram a mobilidade das fronteiras e a falta de coincidência entre fronteiras políticas com a fronteira econômica. A partir dessa constatação de situação complexa de fronteira, que foi desencadeado o processo de ocupação de terras no sul de Mato Grosso, diferenciado das ocupações do litoral.

Pode-se afirmar que enquanto outras regiões do Brasil foram ocupadas pelo sistema das **plantations** do açúcar, do café, o **cone sul** foi ocupado por um processo bastante singular: o arrendamento, pelo Estado, de terras devolutas a um único cidadão (CONCEIÇÃO & BIANCHINI, 2000 p.27).

A Matte Larangeira atendeu a necessidade de expansão da fronteira econômica, mas com base nas classificações territoriais de Maillat (2002), não propiciou o desenvolvimento endógeno da região de fronteira de Porto Murtinho e, menos ainda, estabeleceu relações de complementaridades com a fronteira, que proporcionassem o desenvolvimento local.

A situação atual na área fronteiriça onde se encontra o THI de Porto Murtinho é reflexo de como se deu sua organização espacial e do seu sistema econômico - ocupação baseada no monopólio extrativista ervateiro e nômade, que capitalizou-se e expandiu-se com

base em “favores” públicos, que possibilitou a ascensão de uma oligarquia local riquíssima e poderosa.

A necessidade de mão-de-obra nos ervais era imensa; os números pesquisados são variados, como citado por Conceição & Bianchini (2000), cerca de 3 mil a 18 mil trabalhadores, porém há um consenso entre os pesquisadores sobre a forma de recrutamento dos trabalhadores – *conchavos*<sup>40</sup> - a prática através do engodo trazia mão-de-obra recrutada do Paraguai, que foi prejudicada com a instituição do Decreto Lei dos 2/3<sup>41</sup>, que estipulava a contratação de no mínimo 2/3 de trabalhadores brasileiros natos no quadro da empresa, uma vez que até então, a predominância era de trabalhadores estrangeiros vindo do Paraguai. Os trabalhadores dos ervais trouxeram consigo, além da força de trabalho, sua cultura e folclore, que influenciaram profundamente no desenvolvimento da cultura local.

A configuração na forma de organização econômica e social dessa região, sem dúvida constituiu-se em uma clara relação de divisão do trabalho e concentração de propriedade. Aos fronteiriços era permitido o trabalho nos ervais (muitas vezes como *servidão por dívida*) da empresa monopolista detentora da concessão, sendo, desta maneira, proibidos de exercer tal atividade como proprietários. A produção era voltada para o mercado externo que, através da hidrovia, integrou-se ao mercado internacional. Os métodos produtivos eram rudimentares porém atendia a necessidade da indústria, que deslocou o seu centro de beneficiamento e comercialização para a Argentina.

Os capitais iniciais, para implantação da empresa, eram nacionais e, em um segundo momento, passou a ser do exterior; a empresa instalou sua sede em Buenos Aires em cujos

---

<sup>40</sup> Conchavo: “indivíduos completamente selecionados e práticos nos trabalhos ervateiros e **cujos antecedentes** com a Empresa inspiram confiança.” Conceição & Bianchini (2000),p. 172-173.*grifos nossos*, O *aconchavador* criava uma situação ideal, através de comportamento oportunístico, para o recrutamento, que era uma ida sem volta.

<sup>41</sup> Decreto Lei nº19482 do Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio, de 12 de dezembro de 1930, art.30, que estipulava o número mínimo de trabalhadores brasileiros natos. Esta lei ainda está em vigor, sobretudo no código mineral brasileiro, onde as empresas de mineração deve constar em seus contratos sociais o mínimo de 2/3 de brasileiros nato.

moinhos a industrialização era realizada, bem como a respectiva comercialização. Desta maneira, ficou evidente o contra-senso na execução dessa política de regime de concessão de terras devolutas, por parte dos governantes de Mato Grosso, que propiciou a subjugação do local pelo global, onde era permitido que uma empresa estrangeira detivesse a posse de ervais nativos, porém com impedimento para os moradores locais.

Quanto a função do Estado, neste espaço, cabe lembrar que este constituiu-se de um vasto território, rarefeito e desprovido de recursos financeiros. Os governos tinham, como prioridade, a adoção de medidas de atração da mão-de-obra e ocupação de espaço, que o fez por meio do regime de concessões de arrendamentos, feitos por Decretos.

Assim, parece que a relação da Cia Matte Lageira e o Estado foi a realização da primeira Parceria Público-Privada – PPP da história de Mato Grosso. Na ausência do Estado para cumprir suas funções básicas, a Matte implementou e realizou obras de infra-estrutura. As principais obras construída pela Matte foram: as instalações de água e luz; construção de cidades como Guairá no Paraná e Porto Murtinho no sul de Mato Grosso, entre outras que funcionaram como portos de embarque da erva-mate; hospital, estrada de ferro, construção de pontes, aberturas de estradas, entre outros ativos patrimoniais como bens móveis e imóveis como casas, farmácia, fazendas de gado etc, e o Estado, desta maneira, teve a realização dos seus serviços de infra-estrutura.

A ausência do Estado abriu caminho para o comportamento oportunista de uma empresa privada, que dispondo de recursos, tomou para si tais atribuições e que, em troca explícita de favores, beneficiou-se com a expansão dos arrendamentos. Nesta inversão de papéis, acarretou o surgimento de uma população marginalizada e a subordinação do poder público ao privado, propiciando o nepotismo da camada dominante e a dependência do poder público ao poder privado.

Não foi visível nenhuma forma de política agrícola local, e apesar das concessões possuírem termos de proteção ambiental, a expansão da empresa do erval acabou por desmatar grandes áreas. Os campos desmatados foram propícios para o desenvolvimento da pecuária extensiva que cresceu na região.

O termo “fronteira aberta” utilizado pelos pesquisadores para identificar extensos territórios com uma população extremamente rarefeita e distante dos centros a serem conquistados, parece ser propício para a região. O modo hidroviário era a única alternativa viável de escoamento, naquele período em que outros modos de transporte eram demasiadamente precários. As hidrovias, apesar da lentidão, com seus inúmeros afluentes propiciou a configuração das redes de ligações com os ervais nativos da região e o seu escoamento, com efeito, as bacias hidrográficas do Paraguai e Paraná contribuíram para a mobilidade da fronteira.

Quanto aos riscos comerciais, estes foram diminuídos com a estratégia de localização, uma vez que parte da empresa do erval estava localizada na Argentina, mas ainda assim existia o risco da concorrência do mate argentino de Misiones e a concorrência do lado do Paraguai; desta forma a concorrência comercial foi também um dos impedimentos do desenvolvimento de complementaridades recíprocas na forma de benefícios à população desses países vizinhos.

Cabe destacar que a América Latina ainda não usufrui, de forma efetiva, de suas vantagens competitivas e de suas complementaridades. Com base na tese de Raffestin (1981), pode se afirmar que as diferenças entre as variáveis estratégicas criam as possibilidades de complementaridades e, se faz necessário o desenvolvimento de ações que promovam formas integradas de desenvolvimento e que, propiciem uma relação que assegure trocas comerciais estáveis e sólidas e menos competitivas nesses espaços. Assim, esses países vizinhos utilizando-se das oportunidades, tais como a posição estratégica de seus portos - tornando-os

elementos integrados de um sistema maior e provendo o surgimento de um complexo portuário capaz de ser indutor do desenvolvimento desse espaço.

O THI de Porto Murtinho operou como ponto de embarque até o ano de 1909, quando a Matte mudou sua estratégia de escoamento e passou a utilizar a Hidrovia do Rio Paraná. O fim do período da Matte Larangeira, e conseqüentemente da quase completa desativação do THI de Porto Murtinho, teve início a partir da política nacionalista do período.

As principais medidas da era Vargas que afetaram o monopólio da Matte, foram as medidas do executivo, que passou a instituir como poder concedente de terras devolutas, o Governo Federal, centralizando assim a economia na mão do executivo, e ainda a intenção de integração do Oeste ao resto do Brasil, política conhecida como Marcha para o Oeste, bem como o direito do Governo Federal à desapropriação de empresas e ainda a lei de, no mínimo 2/3 de brasileiros natos no quadro da empresa. Assim, o sistema de exploração do trabalho, a flexibilidade no movimento de capital e da exploração extrativa, enfim a forma de atuação da Cia Matte Larangeira era incompatível com o desenvolvimento do capitalismo e a política de integração do Oeste, com pequenas propriedades da era Vargas.

Em 1938 criou-se o Instituto Nacional do Mate, explicitando um novo rearranjo na estrutura de governança, ao qual a Matte Larangeira estava inserida. Em 1944 a Matte foi encampada e foi criada a Autarquia Federal Serviço de Navegação da Bacia do Prata - SNBP, conforme dados da pesquisa realizada por Conceição & Binchini (2000).

# **PORTO, AGRONEGÓCIO E ECONOMIA REGIONAL**

O foco deste capítulo será a apresentação da importância do Agronegócio na economia regional e o potencial do THI de Porto Murtinho, devido a sua localização geográfica de fronteira favorecer o contato, interações e trocas recíprocas, consolidando-se como um ativo componente do complexo portuário do Rio Paraguai, capaz de estabelecer sólidas redes de ligações entre as economias da faixa de fronteira, através de vínculos sociais e comerciais, centro de uma vasta região polarizada, bem como o papel do setor Público e Privado nas questões da integração desses países vizinhos.

No tópico da Economia Regional e Agronegócio, serão abordadas as alternativas de escoamento da produção, e como o porto pode incrementar as exportações do Centro-Oeste brasileiro, através do escoamento da produção pela hidrovia.

Assim, no tópico Economia Regional e Agronegócio, serão tratados os fluxos de mercadorias e as principais cargas movimentadas, a relação das empresas do Agronegócio, que estabelecem relação com o porto, comparativo entre os movimentos de cargas na Hidrovia do rio Paraguai, a identificação de suas zonas de produção, e também a economia do município de Porto Murtinho, que é o 3º rebanho bovino do estado de Mato Grosso do Sul.

## **3.1 Porto e o Agronegócio**

A economia da região da área de abrangência do THI de Porto Murtinho constitui-se, basicamente, da agropecuária, sendo que o maior fluxo de carga ainda é transportada de modo

rodoviário para a região sudeste do Brasil, que se constituía alternativa mais importante para as exportações via portos – portos de Santos e Paranaguá – bem como para o centro industrial do Brasil. Conforme relatório da BM&F, a explicação para a ausência de uma estrutura moderna e competitiva no sistema de transporte da região Centro-Oeste brasileira, que abrange a área do THI de Porto Murtinho, é resultado de um círculo vicioso, que não permite a ligação entre o Brasil e os países vizinhos e aos portos do oceano Pacífico e do Caribe e, conseqüentemente, o desenvolvimento dessa região central do Brasil (Centro-Oeste).

...círculo vicioso econômico..., na ausência do transporte eficiente, não se desenvolveu uma economia competitiva e, na ausência desta, não se justifica a implantação de infra-estrutura moderna (BM&F, 2001,)

A região Centro-Oeste do Brasil possui características próprias, diferenciadas. Em questão de acessibilidade, está longe do centro consumidor externo quando se trata de exportações via oceano atlântico, como por exemplo, para os países europeus. Porém, em relação ao MERCOSUL ou América Latina, ela está em uma posição central e é beneficiada pelo recurso natural, que é a hidrovia Paraguai/Paraná (3.442 km ), permitindo sua ligação a países vizinhos, que poderá se tornar em grande vantagem comparativa que, eficientemente utilizada, trará benefícios a toda região.

A hidrovia é ideal para transporte de cargas de produtos não perecíveis e de grandes volumes, e que percorrem grandes distâncias, apresentando baixo custo, ideal para cargas do tipo grãos, como é o caso da soja produzida pelo Centro-Oeste. O quadro, a seguir, traz comparações com base no artigo do Caixeta (2001) – Comparativos entre os diversos modais de transportes disponíveis para os transportes de cargas: Ferroviário, Hidroviário e Rodoviário.

**Quadro - 9**  
**Sistemas de transporte e logística –**  
**Comparações de principais Vantagens e Desvantagens**

<b>Tipo de Transportes</b>	<b>Desvantagens:</b>	<b>Vantagens:</b>	<b>Participação Br</b>	<b>Recomendação</b>
Transporte ferroviário	Custos fixos altos;	custo unitário reduzido, para volume de grande quantidade de cargas	Responsável por 20% de cargas no Brasil	Aslog: recomenda para distâncias entre 500Km a 1.200Km
Transporte rodoviário	Não tem o comportamento sistemático como o ferroviário;  Em função das quantidades; frequência do embarque e atendimento	Alta flexibilidade (Esta desvantagem pode se tornar uma vantagem, por exemplo, como a estratégia de diferenciação de atendimento para atender o cliente)	Responsável por 60% de cargas no Brasil	Aslog: recomenda para distâncias inferiores a 500Km
Transporte fluvial	Cargas volumosas de baixo valor agregado;  Baixas velocidades	Mais indicado para movimentação de longa distância;  Baixo custo.	Responsável por 15% de cargas no Brasil	Aslog: recomenda para distâncias superiores a 1.200Km

Fonte: Dados a partir de CAIXETA FILHO, J.V, 2001

Para Caixeta (2001), as fontes de recursos naturais são condições básicas para definir a melhor maneira do comportamento da logística; o espaço pode favorecer uma situação e, dessa forma, influenciar o comportamento dos agentes a partir das fontes de recursos disponíveis, aproveitando vantagens específicas do local. Outros pesquisadores observam essa situação da influência do espaço no funcionamento econômico, tanto como obstáculo ou

como suporte da atividade, em que uma parte do espaço exerce uma influência multiforme sobre o funcionamento econômico, ao comportar-se uma vez como fonte de recursos, como obstáculo e como suporte da atividade, que ocupa somente uma característica e preço determinado.

Assim, a localização espacial de uma empresa é a resposta ao efeito exercido por uma série de fatores específicos, que afetam suas taxas de retorno. Dessa forma, as características territoriais interferem nos agentes públicos e privados para produzir as estratégias das empresas que influenciam no desenvolvimento desses espaços. A intervenção pública é aceita, pois se acredita que a eficiência pode contribuir para o crescimento e, conseqüentemente, para a melhora da qualidade de vida.

### 3.1.1 Fluxos de mercadorias do terminal hidroviário de interior de Porto

#### Murtinho

O fluxo de mercadorias movimentadas no THI são provenientes, principalmente, de Mato Grosso e Mato Grosso do Sul, no Brasil, e dos países vizinhos: Uruguai, Argentina, Chile e Paraguai. As principais cargas movimentadas são: açúcar, soja em grão, soja peletizada (esmagada) e milho – para a exportação e, trigo, arroz, cimento – para a importação. Porém, ocorrem alterações, conforme o mecanismo das bolsas de mercadoria.

O açúcar, que é exportado para o Uruguai, é proveniente de Maracaju/MS, das usinas da empresa do grupo Tavares de Melo e, algumas vezes, de Naviraí. A periodicidade do movimento de carga está correlacionada à safra. A do açúcar é de maio até dezembro; já nos meses de janeiro a abril não há produção. A produção de soja ocorre durante o ano inteiro; o milho inicia em junho e se estende até o final do ano. As programações para embarque

exigem uma antecedência mínima de 15 dias. Existe uma demanda reprimida, necessitando de agendamento. O quadro, a seguir, sintetiza as exportações e importações atuais.

**Quadro -10**  
**Fluxo de carga de THI – Porto Murtinho**

EXPORTAÇÃO			IMPORTAÇÃO	
Produto	País	Empresa	Produto	País
Açúcar	Uruguai	Azucarlito – paisandu	Trigo	Argentina
	Argentina	Candura Trading		
	Chile	distribuidora		
Soja e Milho	Argentina	Cargil	Arroz	
		Bunge Alimentos		
	Chile	Vialtrading	Cimento	Paraguai
	Bolívia	Gravetal (não movimentado milho)		
Cimento	Paraguai			

Fonte: THI de Porto Murtinho

A carga recepcionada ou que irá ingressar no terminal é checada, tanto em quantidade como em qualidade. Essa avaliação é feita por uma empresa classificadora, nomeada. A empresa Expectorate é um exemplo. Através de um equipamento de sondagem, calador, são coletadas amostras que serão analisadas no próprio terminal, no mini-laboratório que é montado pela própria classificadora. O laboratório é montado em espaço especificamente destinado para essa atividade. A qualidade é avaliada conforme o contrato e as normas da ANEC 41 – manual internacional, que contém as especificações dos padrões obrigatórios de cargas. Se a carga está dentro do padrão, é aprovada; ou caso negativo, reprovada. A classificadora emite laudo com os resultados.

A carga movimentada no Terminal Hidroviário de Porto Murtinho ainda está em processo inicial de expansão. A partir de 2005 serão movimentados, nesse terminal, novos produtos, tais como a carne, que apresentou forte crescimento nos últimos anos. O estado tem se inserido de forma bastante sólida no comércio exterior da carne. Cabe lembrar a situação dessas *commodities* no mercado mundial, em relação à segurança alimentar, devido à

conseqüência de inúmeros casos de doenças fitossanitárias; o mercado mundial tem se tornado cada vez mais exigente. Assim, a inserção do Centro-Oeste nas exportações de carnes bovinas e suínas, de forma consistente e sólida, é um excelente indicador para a expansão do terminal que se encontra implantado na zona de produção agropecuária. A principal carga, atualmente movimentada no porto é o grão de soja.

O quadro – 11, a seguir, apresenta as cargas movimentadas no período de 2002 a 2003, período de implantação do THI de Porto Murtinho.

**Quadro - 11**  
**THI de Porto Murtinho**  
**Movimentação 2002/2003**

<b>MOVIMENTAÇÃO 2002</b> <b>início junho/2002</b>	<b>MOVIMENTAÇÃO 2003</b>
EXPORTAÇÃO: Soja, Açúcar e Milho	Soja em grão , Milho em grão, Açúcar bruto e Açúcar refinado
QUANTIDADE: 51.000 toneladas	QUANTIDADE: 123.488 toneladas*
DESTINO: Uruguai, Argentina e Chile	DESTINO: Uruguai, Argentina, Paraguai e Chile
VALOR: US\$ 20 milhões	
IMPORTAÇÃO: Trigo	
QUANTIDADE: 30.000 toneladas	
DESTINO: Mato Grosso do Sul	

Fonte: Slide governo MS (dados fornecidos AHIPAR)

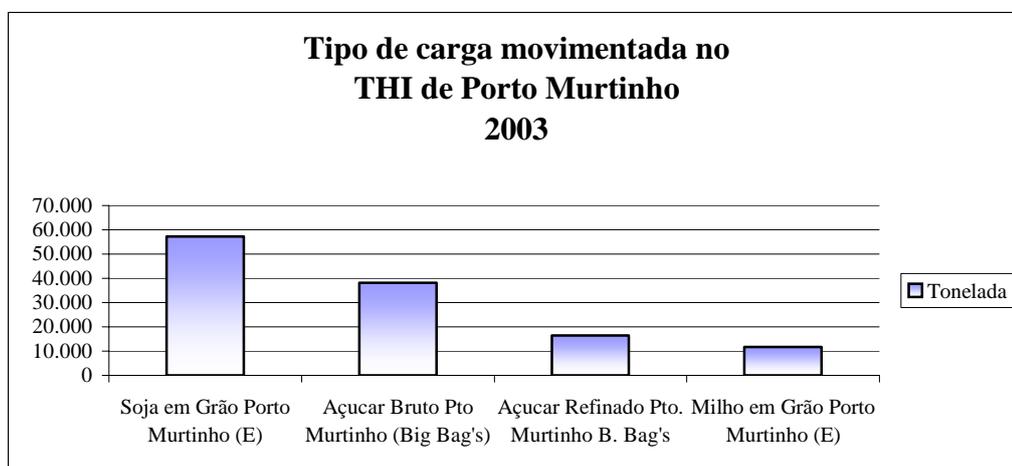
\* Esta informação está detalhada no Quadro – 12 Movimentação Por tipo de Carga na Hidrovia Paraguai e Paraná.

**Quadro - 12**  
**Movimentação por tipo de carga na hidrovía Paraguai e Paraná**

Tipo de carga	Tonelada	%
Soja em Grão Porto Murtinho (E)	57.177,21	46%
Açúcar Bruto Porto Murtinho (Big Bag's)	38.147,83	31%
Açúcar Refinado Porto Murtinho (Big Bag's)	16.453,03	13%
Milho em Grão Porto Murtinho (E)	11.709,99	9%
<b>TOTAL movimentado</b>	<b>123.488,06</b>	<b>100%</b>

Fonte: AHIPAR

**Gráfico - 3**



Fonte: AHIPAR

Apesar da baixa movimentação, o terminal é visto como um “grande potencial” de escoamento de produtos agropecuários da região, tanto do Centro-Oeste brasileiro como dos países latinos vizinhos, uma vez que ainda está operando em fase experimental e ainda não atingiu suas metas de movimentação. Conforme entrevista com o gerente comercial da COOAGRI – Cooperativa Agrícola Industrial e *trader* da Bunge e Cargil, foi confirmada a expectativa de realizarem grandes negócios no futuro, porém, no momento, a capacidade instalada do terminal é um fator de estrangulamento para escoar produtos das grandes empresas. O Quadro – 13 Cargas potenciais para exportação de MS THI Porto Murtinho, retirado dos slides de publicidade do governo do Estado de Mato Grosso do Sul, mostra a

importância desse terminal para o incremento da exportações dos produtos do Agronegócio, para o Estado.

**Quadro - 13**  
**Cargas potenciais para exportação de MS**  
**THI Porto Murtinho**

Produto	Tonelada	Origem Municípios de MS
CARNES	1.000.000 ton	Guia Lopes: 40.000 Nioaque: 40.000 Anastácio: 25.000 Campo Grande: 80.000 Maracaju: 20.000 Sidrolândia: 40.000 Terenos: 15.000
SOJA E MILHO	3.200.000 ton	Bonito: 26.000 Jardim: 7.000 Guia Lopes: 5.000 Boa Vista: 35.000 Corumbá: 7.000 Sidrolândia: 297.000 Maracaju: 460.000 Nova Alvorada: 56.000 Rio Brilhante: 230.000 Terenos: 11.000 Dourados: 460.000 Itaporã: 170.000 Vicentina: 20.000 Caarapó: 260.000
AÇÚCAR E ÁLCOOL	200.000 ton	Sidrolândia: 45.000 Maracaju: 80.000 Rio Brilhante: 85.000 Laguna: 130.000 Ponta Porã: 360.000 Antônio João: 27.000 Aral Moreira: 195.000 Amambaí: 68.000
FARELO	1.200.000 ton	Campo Grande: 530.000 Dourados: 650.000
GRANITO	2.000.000 ton	Bonito: 1.000.000 Porto Murtinho: 1.000.000
TOTAL	5.600.000 ton	Municípios de MS

Fonte: Slide/2001 governo MS.

A movimentação, na Hidrovia Paraguai e Paraná, no período de 1995 a 2003, apresentado na Tabela – 1 Movimento de cargas na Hidrovia Paraguai e Paraná, mostra a

grande oscilação que existe no transporte desse tipo de carga, evidenciando o quanto esses produtos estão sujeitos às flutuações do mercado.

**Tabela – 1**  
**Movimento de cargas na Hidrovia Paraguai e Paraná**  
**1995 - 2003**

Ano	Movimentação (ton)	Var %
1995	1.674.477,90	
1996	2.144.044,41	28%
1997	2.216.952,12	3%
1998	2.436.565,44	10%
1999	2.053.498,72	-16%
2000	1.913.144,26	-7%
2001	1.632.066,92	-15%
2002	2.178.739,74	33%
2003*	2.679.227,38	23%

Fonte: AHIPAR \* Incluída a produção de THI Porto Murtinho de 123.488 (ton)

Na tabela já estão inclusos os dados de produção do THI de Porto Murtinho, que tem perspectivas de um incremento crescente no movimento de cargas, nos próximos anos.

A Tabela - 2 Movimento e por tipo de carga na Hidrovia Paraguai e Paraná 2003, mostra, de forma clara, que o transporte hidroviário é preferencialmente de cargas pesadas e não perecíveis, como os minérios de ferro e de manganês da região Corumbá, bem como cimento, madeira, derivados de petróleo e gado em pé. A partir da operação, em 2003, do THI de Porto Murtinho, os produtos movimentados são basicamente *commodities* do Agronegócios: grão de soja, trigo, milho e açúcar.

**Tabela - 2**  
**Movimentação por tipo de carga na**  
**Hidrovia Paraguai e Paraná**  
**2003**

<b>Ano 2003</b>	<b>Total</b>	<b>%</b>
Reses (D)	4.023,60	0,15%
Min. Ferro-Greg. Curvo (E)	1.014.648,00	37,87%
Min. Mang-Sobramil (E)	194.227,00	7,25%
Min. Ferro Silício Mang. (E) Sobramil	15.700,00	0,59%
Min. Ferro-Sobramil (E)	873.935,00	32,62%
Soja-Cia DOCAS-Cáceres (E)	96.647,50	3,61%
Soja-Ceval-MULTIGRAIN-Các. (E)	53.619,53	2,00%
Cimento-Itaú (E)	117.082,70	4,37%
Farelo Soja-Granel Química (E)	1.363,00	0,05%
Farelo Soja-Granel Química (D)	10.623,00	0,40%
Farelo Soja Pelletizado-G. Química (E)	103.158,00	3,85%
Trigo-Granel Química (D)	22.969,00	0,86%
Açúcar(saco) Granel Química (E)	12.000,00	0,45%
Soja-Granel Química.(E)	24.929,00	0,93%
Pellets/Casca de Soja G.Química(D)	10.230,00	0,38%
Farelo Soja- Gravetal-Bolívia -(E)	584	0,02%
<b>* Açúcar Bruto Pto Murtinho (Big Bag's)</b>	<b>38.147,83</b>	<b>1,42%</b>
<b>* Açúcar Refinado Pto. Murtinho B. Bag's</b>	<b>16.453,03</b>	<b>0,61%</b>
<b>* Soja em Grão Porto Murtinho (E)</b>	<b>57.177,21</b>	<b>2,13%</b>
<b>* Milho em Grão Porto Murtinho (E)</b>	<b>11.709,99</b>	<b>0,44%</b>
<b>TOTAL</b>	<b>2.679.227,38</b>	<b>100%</b>

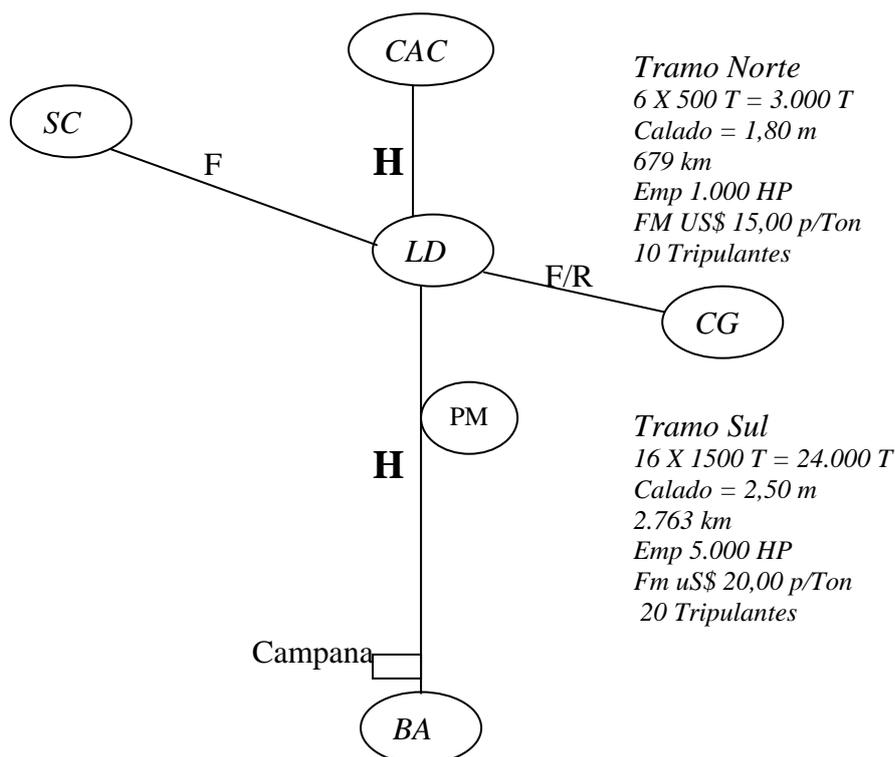
fonte: AHIPAR

Como ficou evidente, o fluxo de transporte realizado pela Hidrovia Paraguai e Paraná não é expressivo, em relação ao seu potencial. No ano de 2003, a produção movimentada no terminal foi de 123.488 toneladas, com destaque no produto soja, representando 46,30% do movimento do terminal; o açúcar com 44,21%, e com 9,48% o milho.

As extensões da hidrovia, desde o porto de Nueva Palmira (Uruguai) são: até Porto Murtinho: 2.232 km; até os portos de Corumbá e Ladário: 2.770 km. No Brasil, são 1.298 km de hidrovia, de Cáceres até a foz do Rio Apa. Em Mato Grosso do Sul, a extensão é de 858 km, dos quais os 603 km entre Corumbá e foz do Rio Apa apresentam as melhores condições

de navegabilidade – especialmente a partir de Porto Murtinho, refletindo na capacidade de transporte e no preço do frete. A Figura – 8 esquema de transporte na Hidrovia do Rio Paraguai, apresenta um esquema, elaborado pelo administrador da Granel Química de Ladário.

**Figura – 8**  
**Esquema de transporte na Hidrovia do Rio Paraguai**



Fonte: Granel Química – Ladário/Luiz Drash, entrevista em 07/06/2004

**Legenda**

CAC Cáceres/Brasil  
SC Santa Cruz de La Sierra/ Bolívia  
LD Ladário/Brasil  
CG Campo Grande/ Brasil  
PM Porto Murtinho/ Brasil  
BA Buenos aires/Argentina

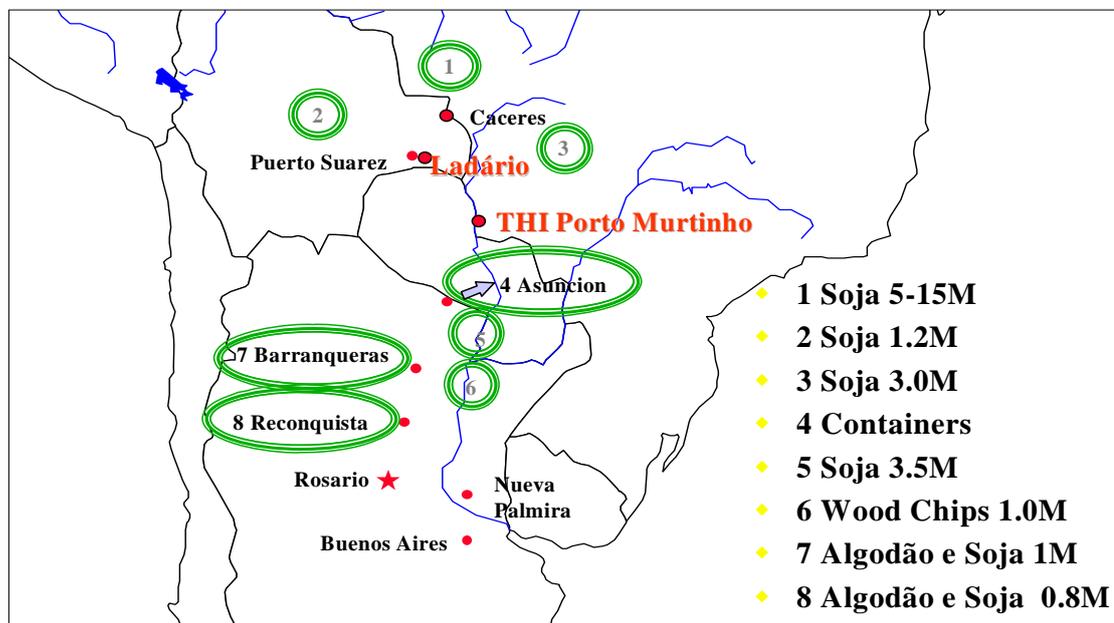
Conforme o esquema, no tramo norte da hidrovía, onde o rio é mais sinuoso, é possível o carregamento de apenas 3.000 toneladas em 6 chatas de 500 toneladas cada, onde o calado permitido é de, no máximo, 1,80 metro em um percurso de 679 Km, utilizando-se um empurrador de 1.000 HP. Para essa operação são necessários 10 tripulantes, o que vai refletir em um custo de frete de 15 dólares por tonelada (US\$ 0,022 ton/km).

No tramo sul, onde o rio é menos sinuoso, o melhor trecho navegável, é possível o carregamento de 24.000 toneladas em 16 chatas de 1.500 toneladas cada, com um calado permitido de 2,50 metros, em um percurso de 2.763 Km. O empurrador necessário é de 5.000 HP. Para essa operação são necessários 20 tripulantes, o que vai refletir em 20 dólares por tonelada (US\$ 0,0072 ton/km). Assim, no tramo sul, os custos são mais baixos devido às melhores condições do rio, que permitem o movimento de maior capacidade de carga em uma extensão maior.

### 3.1.2 Zonas de Produção e escoamento

Os produtos que circulam no Terminal Hidroviário de Porto Murtinho são essencialmente produtos do agronegócio, como observados nos tópicos anteriores. O grão de soja é o principal e sua produção está localizada na região Centro-Oeste do Brasil, principalmente em Mato Grosso e Mato Grosso do Sul. Porém, a soja que circula no Terminal também provém de outros países, como Paraguai e Argentina, que têm destino para o consumo europeu e países asiáticos.

**Figura – 9**  
**Zona de produção dos produtos movimentados na**  
**Hidrovia do Rio Paraguai**



Fonte: site [www.cinconave.com.br](http://www.cinconave.com.br)

A área plantada, dos principais produtos das lavouras temporárias, em hectares, em 2003, conforme dados do IBGE, no Brasil, foi de 48.145.660 hectares, resultando em uma quantidade produzida de 529.352.888 de toneladas. O Centro-Oeste contribuiu com 14% desse resultado, onde Mato Grosso produziu 6% desse total, referente a 33.602.526 toneladas, e Mato Grosso do Sul – com 3%, com a quantidade de 17.517.157 toneladas, conforme pode ser visualizado na Tabela - 3 Valor da produção dos principais produtos das lavouras temporárias de Mato Grosso do Sul e sua comparação com a produção do Brasil e o Centro-Oeste, em 2003.

**Tabela – 3**  
**Valor da produção dos principais produtos das lavouras temporárias**  
**de Mato Grosso do Sul**  
**2 003**

Produtos	Área plantada (ha)	Área colhida (ha)	Quantidade produzida (t)	Rendimento médio (kg/ha)	Valor (1000 R\$)	% produção do Brasil
<b>Brasil</b>	<b>52.111.611</b>	<b>51.381.730</b>	<b>556.161.025</b>			
<b>Centro – Oeste</b>	<b>12.830.918</b>	<b>12.819.045</b>	<b>77.927.820</b>	<b>5.558</b>	<b>20.045.215</b>	14%
<b>Mato Grosso do Sul</b>	<b>2.570.366</b>	<b>2.567.277</b>	<b>17.517.157</b>	<b>4.585</b>	<b>3.884.570</b>	<b>3%</b>
<b>CANA/MILHO/SOJA/TRIGO</b>	<b>2.332.527</b>	<b>2.331.142</b>	<b>16.361.041</b>	<b>21.002</b>	<b>3.381.759</b>	2%
Abacaxi (*) (1)	179	162	2.549	15.734	2.269	
Algodão herbáceo (em caroço)	43.725	43.635	159.060	3.645	199.596	
Amendoim (em casca)	1.628	1.598	4.816	3.013	3.899	
Arroz (em casca)	50.067	49.332	238.588	4.836	127.957	
Aveia (em grão)	11.890	11.801	14.795	1.253	5.351	
Batata-doce	30	30	366	12.200	99	
<b>Cana-de-açúcar (1)</b>	<b>120.534</b>	<b>120.534</b>	<b>9.030.833</b>	<b>74.923</b>	<b>254.367</b>	<b>2%</b>
Cebola	11	3	159	53.000	119	
Feijão (em grão)	27.098	26.421	33.706	1.275	32.451	
Mamona (baga)	45	35	40	1.142	34	
Mandioca (1)	22.953	22.917	485.289	21.175	93.410	
Melancia	970	958	20.670	21.576	3.707	
Melão	16	16	279	17.437	120	
<b>Milho (em grão)</b>	<b>709.198</b>	<b>708.858</b>	<b>3.071.632</b>	<b>4.333</b>	<b>755.910</b>	1%
<b>Soja (em grão)</b>	<b>1.412.307</b>	<b>1.411.307</b>	<b>4.090.892</b>	<b>2.898</b>	<b>2.300.807</b>	<b>1%</b>
Sorgo granífero (em grão)	79.086	79.086	190.734	2.411	30.486	
Tomate	141	141	5.065	35.921	3.313	
<b>Trigo (em grão)</b>	<b>90.488</b>	<b>90.443</b>	<b>167.684</b>	<b>1.854</b>	<b>70.675</b>	
<b>Mato Grosso</b>	<b>6.445.164</b>	<b>6.440.194</b>	<b>33.915.881</b>	<b>3.647</b>	<b>10.051.367</b>	6%
Soja (em grão)	4.414.496	4.413.271	12.965.983	2.937	6.717.224	
Trigo (em grão)	1.377	1.377	2.498	1.814	1.249	
<b>Goiás</b>	<b>3.715.712</b>	<b>3.711.902</b>	<b>26.056.008</b>	<b>5.000</b>	<b>5.873.042</b>	5%
<b>Distrito Federal</b>	<b>99676</b>	<b>99672</b>	<b>438774</b>	<b>9.000</b>	<b>236236</b>	0,1%

(\*) Quantidade produzida em mil frutos e rendimento médio em frutos por hectare.

(1) A área plantada refere-se a área destinada à colheita, no ano.

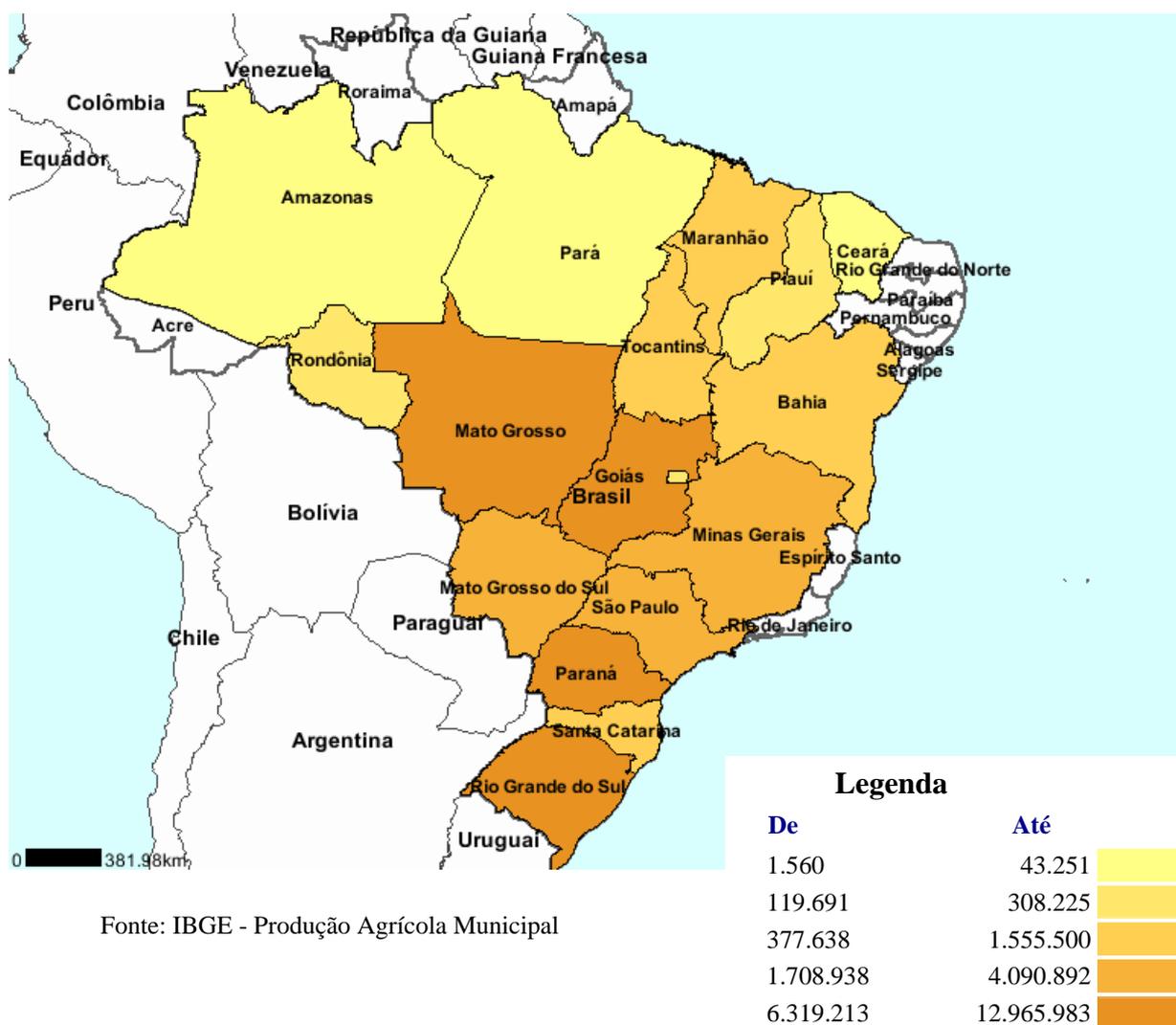
Fonte: elaborada a partir dos dados do IBGE - Levantamento Sistemático da Produção Agrícola

Confrontando as safras de 2004 e das estimativas para 2005 de todas as grandes regiões produtoras, em nível nacional, esperam-se acréscimos em relação à safra anterior, conforme dados do IBGE – Levantamento Sistemático da Produção Agrícola. Os resultados

estimados são: Sul (13,48%), Centro-Oeste (16,32%), Sudeste (3,17%), Nordeste (16,03%) e Norte (8,53%). As produções estão estimadas, respectivamente, em 55,343 milhões de toneladas, 46,375 milhões de toneladas, 18,200 milhões de toneladas, 10,888 milhões de toneladas e 3,716 milhões de toneladas.

Mato Grosso é hoje um dos principais produtores de grãos do país, sendo o primeiro em soja; Mato Grosso do Sul está em quinto lugar, atrás do Paraná, Rio Grande do Sul e de Goiás, respectivamente. O Mapa 1 – Zona de produção de soja brasileira mostra as unidades da federação produtoras de soja.

**Mapa - 1**  
**Zona de produção de soja brasileira**



Fonte: IBGE - Produção Agrícola Municipal

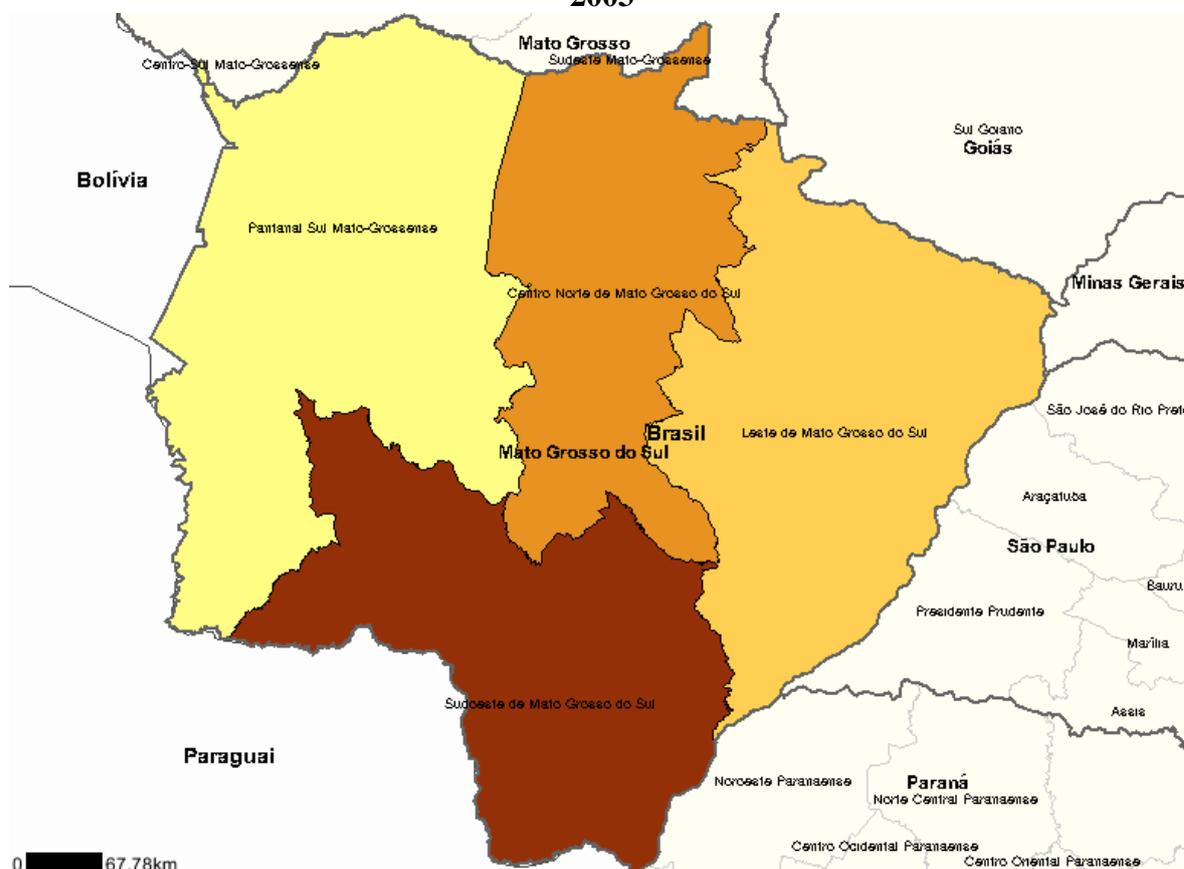
Tabela de conteúdo do Mapa - 1

<b>Variável = Quantidade produzida (Tonelada)</b>		
<b>Lavoura temporária = Soja (em grão)</b>		
<b>Ano = 2003</b>		
<b>Nível Territorial = Unidade da Federação</b>		
<b>Nome</b>	<b>Valor</b>	<b>Cor</b>
Rondônia	126.396	2
Acre	-	-
Amazonas	5.211	1
Roraima	-	-
Pará	43.251	1
Amapá	-	-
Tocantins	377.638	3
Maranhão	660.078	3
Piauí	308.225	2
Ceará	1.560	1
Rio Grande do Norte	-	-
Paraíba	-	-
Pernambuco	-	-
Alagoas	-	-
Sergipe	-	-
Bahia	1.555.500	3
Minas Gerais	2.335.446	4
Espírito Santo	-	-
Rio de Janeiro	-	-
São Paulo	1.708.938	4
Paraná	11.009.946	5
Santa Catarina	712.175	3
Rio Grande do Sul	9.579.297	5
<b>Mato Grosso do Sul</b>	<b>4.090.892</b>	<b>4</b>
<b>Mato Grosso</b>	<b>12.965.983</b>	<b>5</b>
Goiás	6.319.213	5
Distrito Federal	119.691	2
<b>Total Nacional</b>	<b>51.919.440</b>	<b>-</b>

Fonte: IBGE - Produção Agrícola Municipal



**Mapa 3**  
**Zona de produção de soja mesorregião geográfica em**  
**Mato Grosso do Sul**  
**2003**



### Legenda

Nome	Valor	Cor
Pantanal Sul Mato-Grossense	2.880	1
Centro Norte de Mato Grosso do Sul	889.089	3
Leste de Mato Grosso do Sul	575.689	2
Sudoeste de Mato Grosso do Sul	2.623.234	4

Fonte: IBGE – PAM - Produção Agrícola Municipal, 2003.

Os principais municípios produtores de soja no estado de Mato Grosso do Sul são: Maracaju (414.720 toneladas) representando 10,14% da produção de MS; em seguida, Dourados (407.247 toneladas) 9,95%; Ponta Porã (355.500 toneladas) 8,69%; São Gabriel do Oeste (342.000 toneladas) 8,36%; Chapadão do Sul (240.000 toneladas) 5,87%; Rio Brillante (225.000 toneladas) 5,50% e Sidrolândia (205.200 toneladas) 5,02%. Os municípios restantes

representam menos de 5% do total produzido no Estado conforme pode ser visualizado na tabela 4 – Lavoura temporária = soja (em grão).

**Tabela – 4**  
**Lavoura temporária = soja (em grão)**  
**2003**

<b>Unidade da Federação e Município</b>	<b>Quantidade (Tonelada)</b>	<b>%</b>
<b>Mato Grosso do Sul</b>	4.090.892	100,00%
Maracaju – MS	414.720	10,14%
Dourados – MS	407.247	9,95%
Ponta Porã – MS	355.500	8,69%
São Gabriel do Oeste – MS	342.000	8,36%
Chapadão do Sul – MS	240.000	5,87%
Rio Brilhante – MS	225.000	5,50%
Sidrolândia – MS	205.200	5,02%
Costa Rica – MS	203.040	4,96%
Aral Moreira – MS	199.660	4,88%
Laguna Carapã – MS	195.000	4,77%
Caarapó – MS	189.000	4,62%
Sonora – MS	166.400	4,07%
Itaporã – MS	148.500	3,63%
Amambaí – MS	63.000	1,54%
Nova Alvorada do Sul – MS	63.000	1,54%
Água Clara – MS	54.000	1,32%
Naviraí – MS	53.460	1,31%
Demais Municípios	566.165	13,84%
<b>Movimento de Soja no THI de Porto Murtinho</b>	<b>57.177,21</b>	<b>1,40%</b>

Fonte: IBGE - Produção Agrícola Municipal

O grão de soja é produto de maior representatividade no movimento de carga do THI de porto Murtinho, na ordem de 46%. Porém, em termos relativos ao produzido no Estado de Mato Grosso do Sul, é de apenas 1,40%.

Os principais municípios produtores de soja têm se destacado também na produção de outros produtos. Conforme dados do IBGE, os principais produtores de milho no Estado de Mato Grosso do Sul são os municípios de Dourados (471.000 toneladas) com 15% do total do Estado, Maracaju (382.680 toneladas) 12%; Rio Brilhante (251.550 toneladas) 8%; Caarapó (213.000 toneladas) 7%; e na faixa dos 5% estão os municípios de Itaporã (165.120

toneladas), Chapadão do Sul (155.478 toneladas), Ponta Porã (155.478 toneladas), São Gabriel do Oeste (151.200 toneladas). Na produção da cana-de-açúcar, os municípios que se destacam são os de Rio Brilhante (1.104.277 toneladas) 12%; Itaquirai (1.052.947 toneladas) 12%; Nova Andradina (1.012.183 toneladas) 11%; Naviraí (890.960 toneladas) 10%; Nova Alvorada do Sul (889.688 toneladas) 10%; Maracaju (815.234 toneladas) 9%; Sonora (800.438 toneladas) 9%. Na produção de trigo destacam-se Ponta Porã (33.600 toneladas) 20%; Dourados (28.500 toneladas) 17%; Itaporã (14.400 toneladas) 9%; Laguna Carapã (12.090 toneladas) 7%; Rio Brilhante (12.000 toneladas) 7%; Aral Moreira (11.880 toneladas) 7%, e Antonio João (8.784 toneladas) 5% do total produzido no estado de Mato Grosso do Sul.

O que se percebe é que os principais municípios produtores de grãos no Mato Grosso do Sul estão localizados principalmente no Sul e Sudeste do Estado; em segundo lugar, o Centro Norte de Mato Grosso do Sul; em terceiro, a região Leste do Estado – Região industrial e, em último lugar a região do Pantanal, que se destaca na criação de gado. A região do Pantanal é a área mais próxima ao Terminal Hidroviário de Porto Murtinho, porém não tem como atividade principal a agricultura, devido às suas peculiaridades naturais além dos fatores históricos citados no segundo capítulo.

Do ponto de vista da proximidade da localização com a região produtora de Mato Grosso do Sul, a localização do THI de Porto Murtinho não é tão favorável; a logística é comprometida, uma vez que os municípios produtores mais próximos, como Jardim, Bela Vista e Bonito, estão em torno de 200 quilômetros de distância do Terminal. A utilização de rodovia (BR-267) para embarcar no porto, não propicia a integração, pois não tem carga de retorno, ou seja “vai cheio” e “volta vazio”, o que reflete no aumento dos custos de fretes. Porém, a rodovia que faz ligação ao Terminal esta asfaltada e em bom estado.

Conforme informações da COOAGRI e *traider* da Granos Corretora, as principais vantagens para a utilização do THI de Porto Murtinho é o seu ponto de localização em excelente posição estratégica de escoamento, apesar do THI não estar mais próximo da região de produção agrícola. Conforme o momento do mercado, o preço é vantajoso, uma vez que é fortemente influenciado pela variação cambial, devido à concorrência com os países vizinhos: Argentina e Paraguai. A principal desvantagem, porém, é sua capacidade instalada não ser suficiente para atender a demanda, significando gargalos para fins de exportação, como declara o gerente comercial da COOAGRI: “Precisa de mais capacidade, pois hoje existe disputa entre a soja, açúcar e milho, para a ocupação do armazém, que é apenas um, e é necessário ter que esperar esvaziar as barcaças para carregar com nova carga” MESIAS, J.S.<sup>42</sup>.

A Hidrovia Paraná-Tietê, que liga o Estado de Mato Grosso do Sul com o interior de São Paulo (Conchas e Piracicaba), está situada ao leste do Estado; tem a extensão de, aproximadamente, 600 quilômetros, de Paranaíba (MS) até Guaíra (PR). Os portos de Guaíra (PR), Presidente Epitácio (SP) e Panorama (SP) fazem o escoamento de produtos agrícolas, principalmente de soja, produzidos na porção leste do Estado, conforme relatório da SEPLANT/MS<sup>43</sup>.

O Mapa 4 – Interligações dos Municípios Produtores de MS e o Mapa – 5 Interligações ao Município de Dourados, mostram as principais rodovias de escoamento rodoviário. O maior fluxo passa pela BR-267 até limítrofe com Estado de São Paulo, corta transversalmente o Estado entre o sudeste através do Município de Bataguassu (divisa com São Paulo), indo até Porto Murtinho (divisa com o Paraguai).

A rodovia em destaque no Mapa 4, é a BR-262, Transbrasiliana, que liga, desde o Oceano Atlântico, em Vitória, no Espírito Santo até Bolívia. Corta o Estado de Mato Grosso

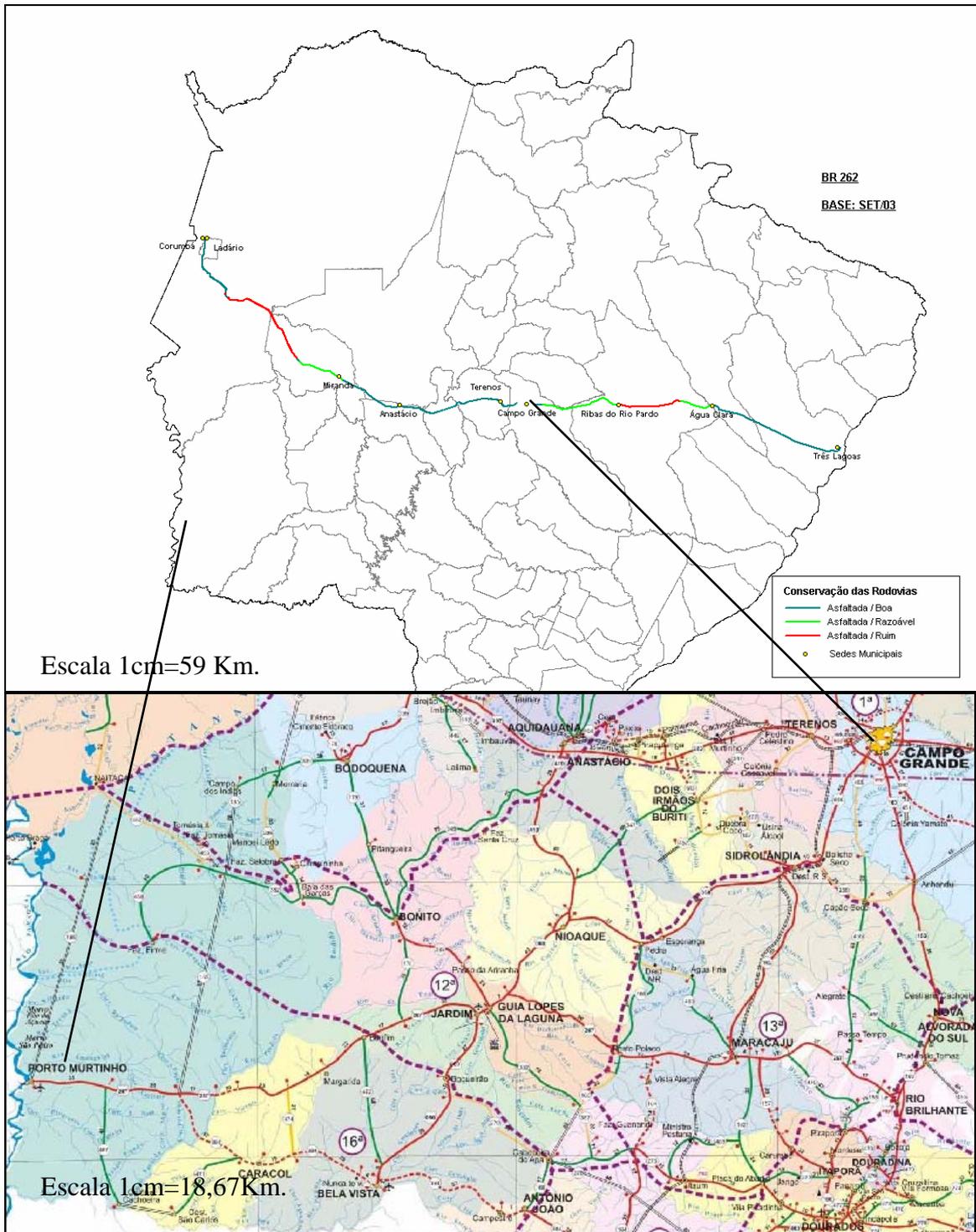
---

<sup>42</sup> Entrevista com o gerente comercial Joni da Silva Mesias da COOAGRI em 24/02/2005, no Sindicato Rural de Sidrolândia, quando da ocasião da reunião dos produtores rurais associados da COOAGRI.

<sup>43</sup> SITE seplanc [www.seplanc.gov.br](http://www.seplanc.gov.br) Indicadores de Infra-Estrutura

do Sul, de leste (divisa com São Paulo) a oeste (divisa com a Bolívia). A BR-060 tem acesso por Chapadão do Sul, nordeste do Estado (divisa com Goiás), cruzando até Bela Vista, região sudoeste do Estado.

### Mapa – 4 Interligações aos municípios na área de Porto Murtinho de MS Base 2003



Fonte: Elaborado a partir dos mapas do Engº Carlos Fabio Damasceno e Mapa Político Rodoviário 2004/SEINFRA/AGESUL

**Tabela – 5**  
**Distâncias e população dos municípios produtores de MS**  
**na área de abrangência do THI de Porto Murtinho**

<b>Origem</b>	<b>condição rodovia</b>	<b>Quilometragem</b>	<b>População Estimativa IBGE 2004</b>
Caracol	26 km em pavimentação	118	4.932
Jardim	pavimentada	201	24.193
Antonio João	pavimentada	252	7.804
Bonito	pavimentada	270	17.681
Ponta Porá	72 km em pavimentação	314	66.054
Maracajú	pavimentada	319	27.871
Sidrolândia	por Nioaque/asfalto	351	27.519
Aral Moreira	pavimentada	374	8.050
Laguna Carapã	43 km de rodovia implantada	381	19.790
Rio Brilhante	pavimentada	391	26.060
Dourados	52 km em pavimentação	422	179.810
Campo Grande	pavimentada	443	734.164
Caarapó	64 km implantada	455	19.790
São Gabriel do Oeste	pavimentada	583	19.277
Naviraí	Pavimentada até Dourados	551	39.736
Ladário*	Interligação pela hidrovia	531 hidrovia	17.023
Corumbá*	Interligação pela hidrovia	538 hidrovia	99.441

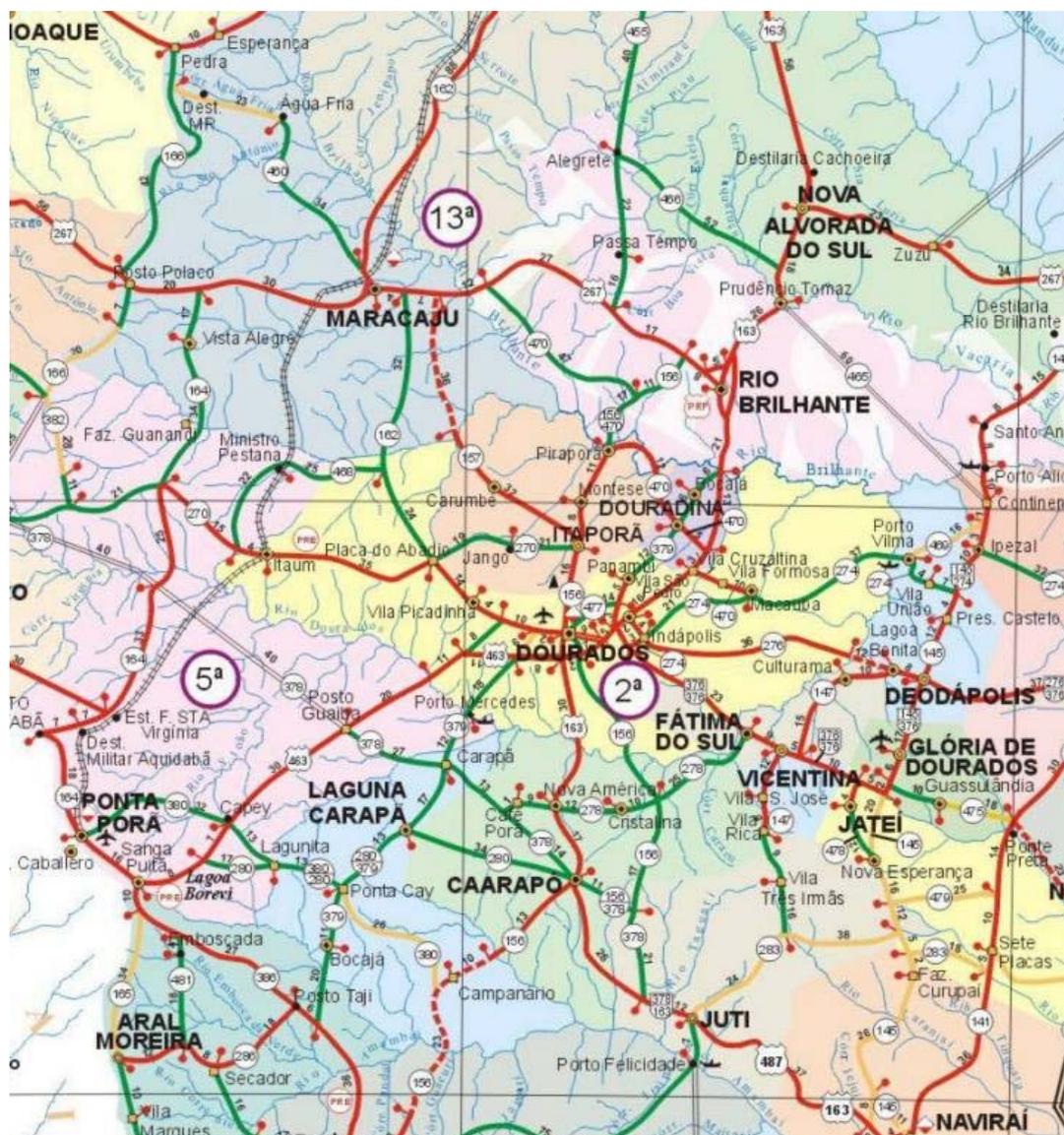
\* A ligação de Porto Murtinho com os municípios de Corumbá e Ladário propícia o intercâmbio pela Hidrovia do Rio Paraguai

**Fonte:** Fonte: Elaboração com base no mapa rodoviário SEINFRA/AGESUL 2004 e simulação de frete, com base na tabela de fevereiro/2005 da Granos Corretora e IBGE Municípios.

É possível visualizar, a partir da Tabela 5, Distância e população dos municípios produtores de MS, na área de abrangência do THI de Porto Murtinho, que a baixa densidade populacional do estado é mais expressiva na região Centro-Oeste de Mato Grosso do Sul (Pantanal Sul Mato-grossense). Essa região, devido às peculiaridades naturais, não constitui um pólo de atração populacional e requer cuidados especiais para implantação de obras de impactos ambientais, como foi discutido na capítulo 2, a respeito das condições ambientais. No entanto, considerando o total de habitantes no Estado de MS, que é de um pouco mais de 2 milhões de pessoas, esses municípios elencados representam mais de 50% das pessoas que moram no Estado de Mato Grosso do Sul.

Os Municípios de Corumbá e Ladário foram colocados e destacados nessa Tabela, pois se encontram bem localizados na hidrovia; atuando dentro do sistema, são líderes na extração de minérios que são escoados via porto. A infra-estrutura portuária encontra-se consolidada e em operação, tais como o porto Granel Química Ltda. O porto da Granel faz parte do sistema portuário do grupo ODFJELL, que possui terminais em pontos estratégicos no território mundial, tais como: Houston; Rotterdam; Dalian; Ulsan; Ningbo; Singapore; e, como associados, nos terminais de Quebec, e nos principais pontos estratégicos da América Latina: Ladário(Brasil), Rio Grande (Brasil), Porto Alegre (Brasil), Santos, (Brasil), São Paulo (Brasil), Buenos Aires, Campana (Argentina) e Monte Video (Uruguai).

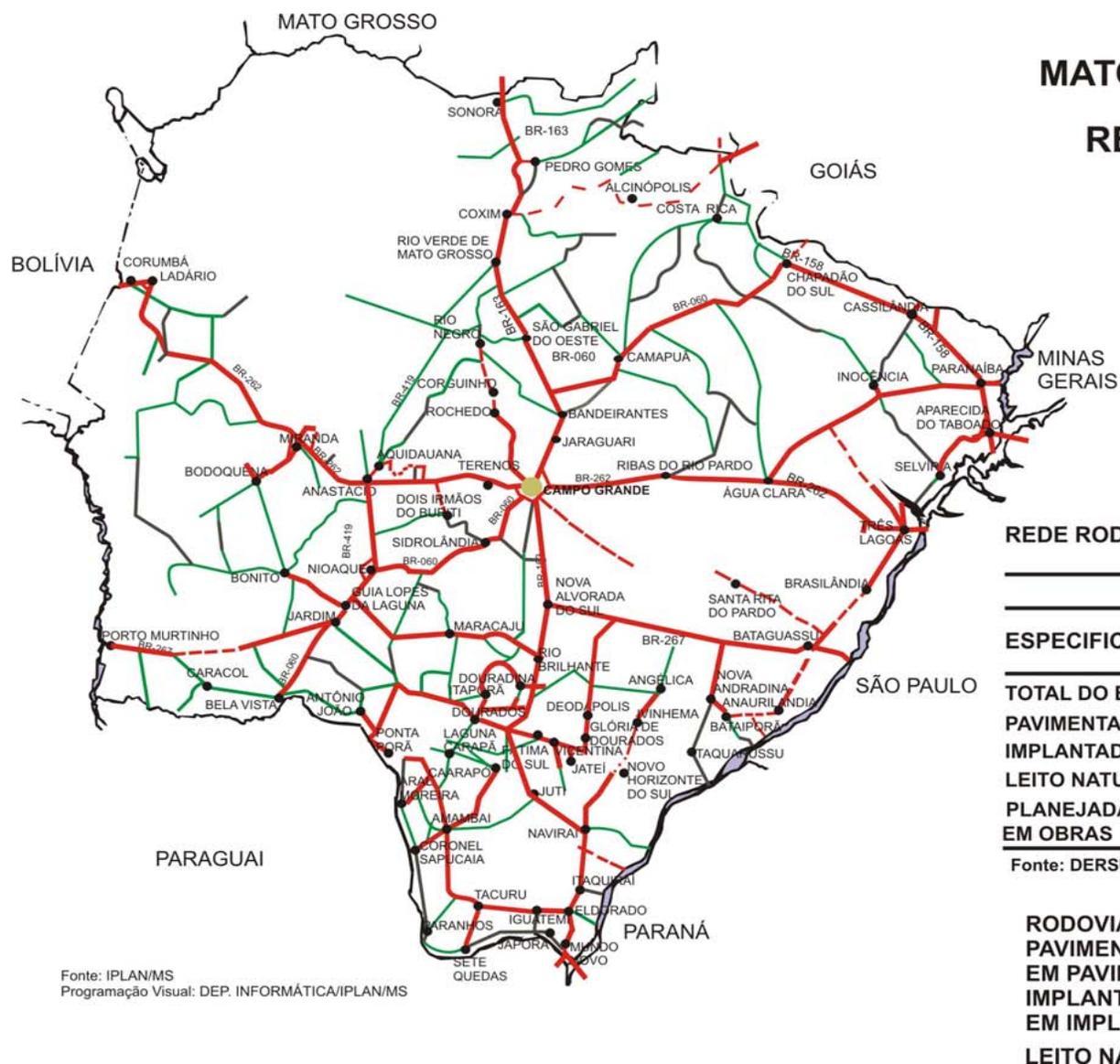
Mapa – 5  
Interligações ao município de Dourados



Escala 1 cm = 12 Km

Fonte: Mapa Político Rodoviário 2004/ SEINFRA/AGESUL

**Mapa – 6**  
**Mato Grosso do Sul Rede Rodoviária**



**REDE RODOVIÁRIA POR DEPENDÊNCIA ADMINISTRATIVA**  
**1999** (Em km)

ESPECIFICAÇÃO	DEPENDÊNCIA ADMINISTRATIVA			
	TOTAL	FEDERAL	ESTADUAL	MUNICIPAL
<b>TOTAL DO ESTADO</b>	<b>57.155</b>	<b>4.015</b>	<b>14.488</b>	<b>38.652</b>
<b>PAVIMENTADAS</b>	<b>5.289</b>	<b>3.254</b>	<b>2.012</b>	<b>23</b>
<b>IMPLANTADAS</b>	<b>5.294</b>	<b>32</b>	<b>4.748</b>	<b>514</b>
<b>LEITO NATURAL</b>	<b>42.448</b>	<b>103</b>	<b>4.230</b>	<b>38.115</b>
<b>PLANEJADA</b>	<b>3.080</b>	<b>327</b>	<b>2.753</b>	<b>-</b>
<b>EM OBRAS</b>	<b>1.044</b>	<b>299</b>	<b>745</b>	<b>-</b>

Fonte: DERSUL

A rede ferroviária do estado é composta de 1.618 km de extensão, sendo 1.208 km da Novoeste e 410 km da Ferronorte. O trecho da Novoeste vai de Três Lagoas a Corumbá, passando por Campo Grande e, através do ramal de Indubrasil, segue para Ponta Porã, com 304 km de extensão. A Ferronorte conta com 410 km de linhas entre Aparecida do Taboado (divisa com São Paulo) e Alto Taquari (divisa com o Estado de Mato Grosso).

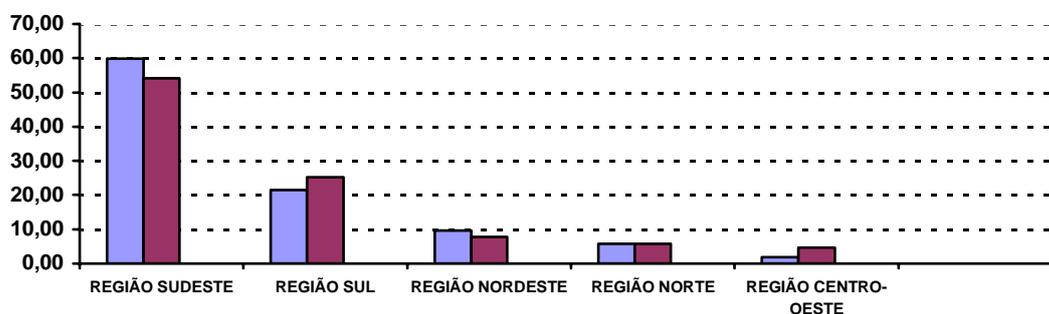
Segundo a SEPLANT/MS<sup>44</sup>, a Novoeste transporta, anualmente, mais de 2 milhões de toneladas de mercadorias, tais como: minério de ferro, minério de manganês, soja, cimento, derivados de petróleo, combustíveis, produtos siderúrgicos, e outros, enquanto que, a Ferronorte tem como principais produtos, para transporte, os grãos para exportações.

Os fluxos de mercadorias do estado de Mato Grosso do Sul são predominantemente com a região Sudeste. A estatística tem demonstrado uma pequena tendência de desconcentração desse fluxo nas últimas décadas; conforme análise de desempenho da exportação, realizada pela Secretaria de Comércio Exterior, em 2002, obteve uma queda em sua participação nas exportações em relação a 1990, de 5,83 pontos. Nesse período, a sua participação representou 54,1%, enquanto que no período anterior era de 59,93% das exportações. A pesar da queda, ela continua obtendo participação superior a 50% do total das exportações brasileiras, mesmo com as diversificações e melhorias de resultados obtidos por outras unidades da Federação, conforme mostra o gráfico, Figura 10, a seguir.

---

<sup>44</sup> SITE seplanc [www.iplan.ms.gov.br](http://www.iplan.ms.gov.br) Indicadores de Infra-Estrutura

**Figura - 10**  
**Participação (%) das exportações por região – 1990 e 2002**



Fonte: Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior – Secretaria de Comércio Exterior.

Nessa análise, o Estado de Mato Grosso obteve um crescimento de 607%, enquanto Mato do Sul, alcançou 25,2% do total das exportações, no período de 1990 a 2002. Foram as regiões Sul e Centro-Oeste as que obtiveram o maior incremento na participação das exportações brasileiras, com destaque para os estados do Paraná e Santa Catarina. O Centro-Oeste, que no período inicial representava 1,79% do total exportado, em 2002 deu um salto para 4,73%.

A principal característica da região central do Brasil, como mencionado em capítulos anteriores, é a produção de produtos agropecuários. Os principais produtos exportados correspondem ao grão de soja e seus derivados, 63% do total; carne e derivados, algodão e minério juntos obtiveram 13%. Quanto ao destino, 61,4% das exportações foram enviadas para a União Européia e 16,3% para a Ásia.

O modo de produção de produtos agrícolas, por terem baixa capacidade de diferenciação, como é o caso da *commodities* soja, tem um diferencial competitivo que está relacionado aos custos de produção e de acesso aos mercados importadores, como foi discutido no primeiro capítulo. Na linha de pensamento do GBM, acredita-se que o diferencial de custos estará nos custos de logística de transportes, variável importante na

determinação do preço final do produto<sup>45</sup>. O THI de Porto Murtinho possui um “grande potencial<sup>46</sup>” para o escoamento desse produto, uma vez que a soja do Centro-Oeste brasileiro conquistou o mercado, por destacar-se como o melhor grão em oleosidade. Os produtores desejam que haja interferências governamentais para a expansão do setor do Agronegócio em Mato Grosso do Sul, uma vez que os mesmos citaram, como penalização das exportações, a Lei Kandir, fazendo com que seja mais vantajoso vender no mercado interno do que exportar o produto.

### **3.2 Agronegócio no Espaço de Abrangência do THI de Porto Murtinho**

Grande parte da soja produzida no espaço brasileiro de abrangência do THI de Porto Murtinho é embarcada para o porto de Santos e Paranaguá, que tem como principal comprador a Ásia. Santos, apesar de possuir apenas cinco empresas negociadoras, constitui-se em alternativa viável para o escoamento da soja da região central do Brasil, pois pode comercializar transgênicos. O porto de Paranaguá possui 30 empresas atuando, porém não pode comercializar o transgênico; desse modo, a soja do Centro-Oeste brasileiro só é permitida no Estado do Paraná, com o certificado NGM – Não-Geneticamente Modificado. A tabela 7 – Comparativo de frete para os portos de Santos e Paranaguá, mostra os valores de frete e a distância dos principais municípios produtores, de Mato Grosso do Sul.

---

<sup>45</sup> O preço dessa *commodities* é determinado pelo mercado; dessa forma o contexto da afirmação é a respeito da competitividade do produto.

<sup>46</sup> O Grande potencial utilizado aqui é com base no Quadro –13 pág. 97 que apresenta informações do governo sobre as possibilidades de cargas a ser movimentada no Terminal.

**Tabela - 6**  
**Comparativo de frete para os portos de Santos e Paranaguá fev/2005**

<b>Origem</b>	<b>Destino</b>	<b>Quilometragem</b>	<b>Frete/motorista</b>	<b>Frete/empresa</b>
Maracaju	Maringá	528	R\$ 35,00	R\$ 38,04
	Santos	1091	R\$ 66,00	R\$ 71,74
Rio Brilhante	Paranaguá	1108	R\$ 65,00	R\$ 70,65
	Maringá	481	R\$ 30,00	R\$ 32,61
	Santos	1016	R\$ 60,00	R\$ 65,22
Ponta Porã	Paranaguá	1033	R\$ 60,00	R\$ 65,22
	Maringá	560	R\$ 35,00	R\$ 38,04
	Santos	1204	R\$ 70,00	R\$ 76,09
Tagy	Paranaguá	1049	R\$ 65,00	R\$ 70,65
	Maringá	530	R\$ 30,00	R\$ 32,61
	Santos	1250	R\$ 70,00	R\$ 76,09
Guaíba	Paranaguá	1000	R\$ 63,00	R\$ 68,48
	Maringá	484	R\$ 32,00	R\$ 34,80
	Santos	1132	R\$ 66,00	R\$ 71,74
Laguna Caarapã	Paranaguá	1007	R\$ 62,00	R\$ 67,39
	Maringá	430	R\$ 32,00	R\$ 34,80
	Santos	1164	R\$ 66,00	R\$ 71,74
Caarapó	Paranaguá	950	R\$ 62,00	R\$ 67,39
	Maringá	390	R\$ 30,00	R\$ 32,61
	Santos	1131	R\$ 66,00	R\$ 71,74
Indapolis	Paranaguá	911	R\$ 56,00	R\$ 60,88
	Maringá	420	R\$ 30,00	R\$ 32,61
	Santos	1069	R\$ 66,00	R\$ 71,74
Montese	Paranaguá	945	R\$ 60,00	R\$ 65,22
	Maringá	460	R\$ 33,00	R\$ 35,87
	Santos	1078	R\$ 66,00	R\$ 71,74
Douradina	Paranaguá	982	R\$ 62,00	R\$ 67,40
	Maringá	450	R\$ 33,00	R\$ 35,87
	Santos	1052	R\$ 66,00	R\$ 71,74
Antonio João	Paranaguá	965	R\$ 62,00	R\$ 67,40
	Maringá	588	R\$ 39,00	R\$ 42,39
	Santos	1240	R\$ 77,00	R\$ 83,70
Vista Alegre	Paranaguá	1111	R\$ 70,00	R\$ 76,03
	Maringá	510	R\$ 38,00	R\$ 41,30
	Santos	1131	R\$ 70,00	R\$ 76,09
Piqui	Paranaguá	1150	R\$ 70,00	R\$ 76,09
	Maringá	580	R\$ 38,00	R\$ 41,30
	Santos	1141	R\$ 70,00	R\$ 76,09
Sidrolândia	Paranaguá	1160	R\$ 70,00	R\$ 76,09
	Maringá	600	R\$ 40,00	R\$ 43,50
	Santos	1150	R\$ 72,00	R\$ 78,09
Jardim	Paranaguá	1170	R\$ 72,00	R\$ 78,09
	Maringá	650	R\$ 45,00	R\$ 49,00
	Santos	1209	R\$ 77,00	R\$ 84,00
Bonito	Paranaguá	1250	R\$ 75,00	R\$ 81,52
	Maringá	707	R\$ 50,00	R\$ 58,35
	Santos	1270	R\$ 82,00	R\$ 89,13

Cont.

	Paranaguá	1280	R\$	80,00	R\$	87,00
Dourados	Maringá	420	R\$	30,00	R\$	32,61
	Santos	1069	R\$	66,00	R\$	71,74
	Paranaguá	945	R\$	60,00	R\$	65,22

Fonte: Granos Comércio e Representações Ltda - [www.granos.agr.br](http://www.granos.agr.br) / Base: Período de 01 a 15 de Fevereiro

A Tabela 7, elaborada pela Granos Corretora, contém a distância e o valor do frete dos principais municípios produtores de grãos, do estado de Mato Grosso do Sul para os portos exportadores; assim, utilizando o mesmo parâmetro, apresenta-se a tabela – 8, comparando as distâncias e os valores do frete por tonelada, utilizando como valores de referência de R\$ 0,07 para o frete/motorista, por tonelada e quilômetro e, o valor de R\$ 0,08 para o frete/empresa, por tonelada e quilômetro carregado. Cabe ressaltar que essa simulação foi realizada apenas de forma comparativa, pois na prática, no caso do frete para as cargas que são transportadas para o Terminal de Porto Murtinho, seu valor pode não corresponder proporcionalmente às cargas que se destinam aos portos de Santos e Paranaguá, pois elas tem o benefício do frete retorno, enquanto no caso do THI de Porto Murtinho, a situação é bastante distinta. Por não se tratar de uma região produtora de grãos, os transportadores não estão sendo beneficiados com a carga de volta; assim ocorre um aumento na finalização do frete para o usuário do Terminal.

**Tabela - 7**  
**Simulação de frete para o THI de Porto Murtinho com**  
**base nos parâmetros da tabela - 6**

<b>Origem</b>	<b>condição rodovia</b>	<b>Quilometragem</b>	<b>* Frete/motorista</b>	<b>* Frete/empresa</b>
Maracaju	pavimentada	319	R\$ 22,33	R\$ 25,52
Dourados	52 km em pavimentação	422	R\$ 29,54	R\$ 33,76
Ponta Porã	72 km em pavimentação	314	R\$ 21,98	R\$ 25,12
São Gabriel do Oeste	pavimentada	583	R\$ 40,81	R\$ 46,64
Rio Brillhante	pavimentada	391	R\$ 27,37	R\$ 31,28
Sidrolândia	por Nioaque/asfalto	351	R\$ 24,57	R\$ 28,08
Aral Moreira	pavimentada	374	R\$ 26,18	R\$ 29,92
Laguna Carapã	43 km de rodovia implantada	381	R\$ 26,67	R\$ 30,48
Laguna Carapã	pavimentada	461	R\$ 32,27	R\$ 36,88
Caarapó	64 km implantada	455	R\$ 31,85	R\$ 36,40
Jardim	pavimentada	201	R\$ 14,07	R\$ 16,08
Antonio João	pavimentada	252	R\$ 17,64	R\$ 20,16
Campo Grande	pavimentada	443	R\$ 31,01	R\$ 35,44
Bonito	pavimentada	270	R\$ 18,90	R\$ 21,60
Caracol	26 km em pavimentação	118	R\$ 8,26	R\$ 9,44

Fonte: Elaboração com base no mapa rodoviário SEINFRA/AGESUL 2004 e simulação de frete com base na tabela de fevereiro/2005, da Granos Corretora.

\* Os dados referentes aos valores do frete foram simulados, motivo por que podem não corresponder aos valores praticados, por não contemplar o frete retorno.

O preço da soja é ditado pelo mercado, porém o ajuste não é instantâneo. Atualmente o preço está em torno de US\$ 8,60 dólares a tonelada, e é afetado pelos especuladores que conseguem manipular a bolsa de Chicago. O momento atual é considerado crítico, pelos produtores do produto. O preço do grão de soja do Centro-Oeste brasileiro concorre com os produtos da Argentina e do Paraguai que, em termos de logística, apresentam boas alternativas.

A exemplo, a empresa Cargil, instalada na Argentina, em termos de escoamento para o mercado internacional, a mesma possui ótima localização. Está situada nas margens do rio Paraguai possibilita o transbordo em Rosário, porto que dispõe de adequada infra-estrutura para atender a demanda, até chegar ao Chile, que é um grande comprador dos produtos da

hidrovia. A Argentina tem seus preços cotados em dólares, bem como os Portos de Rosário, de Nueva Palmira, no Uruguai; assim seus preços são influenciados pela oscilação cambial.

No Paraguai, o porto de Concepción apresenta vantagens competitivas em relação ao THI de Porto Murtinho, além de possuir as mesmas vantagens locacionais; situado no tramo navegável do rio, aquele porto apresenta baixo custo, pois não está sujeito a tributação, conforme a legislação paraguaia e está próximo à região produtora de soja da fronteira e destacando-se ainda, com um excedente de produção, na ordem de 4 milhões de toneladas. A consequência, tendo em vista essas vantagens competitivas do porto paraguaio, foi a atração da entrada de grandes empresas.

Essa situação do mercado do agronegócio paraguaio atraiu a entrada de quatro grandes multinacionais, são elas a ADM, Cargil, Drayfus e Noble Grian. Essas empresas acreditam na perspectiva de produção para 2005, em torno de 5 milhões de toneladas, das quais, apenas um pouco mais de 1 milhão serão consumidas internamente no mercado paraguaio. Dessa maneira, o porto de Concepción constitui-se em um concorrente direto de Porto Murtinho, por apresentar o menor custo logístico.

Conforme cálculos do *trader* da Granos Corretora<sup>47</sup>, para o THI de Porto Murtinho ser competitivo, torna-se imprescindível que o grão de soja custe 5 dólares mais barato que o do Paraguai, devido, principalmente, à questão tributária. Enquanto a soja brasileira está sobre a incidência de tributos que encarece o produto para a exportação, o produto paraguaio é isento.

Conforme o estudo realizado por Masi, et ali (2000), prevendo o tráfico portuário de Concepción naquele período, descreveu-se que o comércio internacional estava em nível ínfimo, porém seria a alternativa viável após a reestruturação portuária, com a implantação de um novo terminal para o transporte fluvial, para as exportações da soja do Amambay e de

---

<sup>47</sup> Site: [www.granos.com.br](http://www.granos.com.br) – entrevista realizada foi com o Sr. Carlos Ronaldo Davalo.

Mato Grosso do Sul. Assim esse porto seria uma conexão da economia da soja do Brasil, com o propósito de atrair os produtores da zona fronteira de Bela Vista. A visão a respeito do THI de Porto Murtinho era que este não seria concorrente direto, por não possuir capacidade de silos e estava conectado à zona norte de Mato Grosso do Sul, produtora de gado. Para os autores, a opção por Concepción se poderia impor, se lograsse erradicar a corrupção nos postos aduaneiros de Pedro Juan Caballero e Concepción.

Quanto à visão de integração de Masi, et ali (2000), foi ressaltada a contração econômica em Concepción, de - 1,1% em contraste ao crescimento anual de Mato Grosso do Sul, na casa de 4,5% ao ano entre o período de 1991 e 1997, devido à falta de integração com essa região. Concepción tem potencial no setor de minério: jazidas de mármore, granitos e pozolana e, ainda, nas regiões produtoras de soja no Paraguai, a demanda por calcário agrícola, que tem aumentado, tendo em vista a baixa produtividade da soja paraguaia, quando comparada com a do Brasil. A solução para os autores seria o planejamento de uma zona franca ou de *maquila* na fronteira, que poderia gerar uma complementaridade dessas economias e um impacto no crescimento do Produto Interno Bruto – PIB, desse espaço fronteiriço. Como exemplo, citou-se a demanda de calcário, que foi estimada em aproximadamente 1 milhão de toneladas/ano e está sendo suprida, apenas parcialmente, pelo lado brasileiro, pelo fato de se constituir em uma importação cara para o Paraguai; dessa forma as regiões produtoras de soja do Paraguai: Amambay, Canendiyú, não gozam das mesmas vantagens dos produtores de soja de Bela Vista, que tem acesso mais vantajoso para o calcário agrícola. Nesse exemplo, a complementaridade poderia ser efetuada através de uma política de gestão integrada, nesse espaço binacional.

O *trader* da Granos Corretora também sugere a seguinte análise, sobre a produção da Argentina, que é da ordem de 39 milhões de toneladas, e que tem portos situados em posição estratégica. Os compradores da Argentina para o Paraguai comercializam a 12 dólares

o *bushel*<sup>48</sup>, o que representa 200 dólares a tonelada, menos 33 – o valor será de 167 dólares, em Dourados. Se a alternativa de escoamento for para o THI de Porto Murtinho, acrescenta-se: mais 15 dólares de frete, mais 3 dólares de despesas portuárias, chegando ao montante de 185,60 dólares para comprar o produto no porto de Paranaguá, contra 165,60 dólares pelo trajeto de Argentina e Paraguai. Portanto, evidencia-se a diferença de custo entre Concepción e o THI de Porto Murtinho, de 15 dólares.

O preço atual em Chicago está em torno de 5,54 dólares por *bushel*; isto corresponde a um preço de R\$ 168,60 no THI de Porto Murtinho, para ser competitivo. A base de cálculo é de 78 para o porto de Paranaguá.

Quanto ao questionamento da utilização da rota do pacífico, de Mato Grosso do Sul para o mercado asiático, é considerada a pior alternativa, pelo *Trader*.

Em relação ao mercado dos produtos agrícolas, os produtores<sup>49</sup> de Mato Grosso do Sul apresentaram como principais pontos de preocupação o aumento mundial da produção de oleaginosas, que alcançaram o montante de 1.000 milhões de toneladas (Soja, Algodão, Girassol, Canola), que devido ao excesso de produção no mundo fez cair o preço.

---

<sup>48</sup> Bushel é a medida utilizada para o mercado da soja internacional; equivale 27,2143 quilos ou 1 saca (60Kg) – é igual a 2,204723 Bushel.

<sup>49</sup> Apresentação em slide pelo gerente comercial Joni da Silva Mesias, da COOAGRI, em 24/02/2005, no Sindicato Rural de Sidrolândia, na ocasião da reunião dos produtores rurais associados da COOAGRI.

**Tabela – 8**  
**Produção mundial de oleaginosas (em milhões de toneladas)**  
**2003**

Brasil	11.790
Argentina	5.300
EUA	19.895
Total	49.936

Fonte: Apresentação – Gerente Comercial da COOAGRI, em 24/02/05

**Tabela – 09**  
**Produção mundial de soja (em milhões de toneladas)**  
**2003**

Estoques Iniciais	38.860
Produção Mundial	224.700
Total da Oferta	263.560
Consumo	206.130
Estoque Final	57.430

Fonte: Apresentação – Gerente Comercial da COOAGRI, em 24/02/05

A maior preocupação dos produtores é o aumento dos estoques de produtos, pressionando a queda dos preços; eles acreditam que o produtor precisa de alternativas para o preço não cair e que, possivelmente terá que ter forças políticas para interferir no mercado. Os fatores negativos, segundo eles, foram: o crescimento da produção, de mais ou menos de 40.000 milhões toneladas; o crescimento da produção de oleaginosas, em mais ou menos 50.000 milhões toneladas; crescimento da produção mundial de trigo, em mais ou menos 60.000 milhões toneladas; a taxa de câmbio; e os fretes marítimos.

Apesar de Mato Grosso do Sul não utilizar o transporte marítimo e sim, o hidroviário de interior, ele reflete no “prêmio”. O “prêmio” é influenciado pelo mercado, e o comportamento de um grande comprador, como a China, provoca grandes impactos no mercado. Por exemplo, a China recentemente aumentou suas importações, utilizando toda a frota mercante mundial disponível, limitando, desta maneira, o escoamento além do período da safra e das chuvas no litoral; em uma situação como esta, o Brasil tem que esperar os navios para embarcar, o que demora em torno de 45 dias de espera, a um frete de US\$ 54 a tonelada, o atraso aumenta as filas e o custo da produção.

O mercado do milho é considerado de menor risco pelos produtores; seus subprodutos da moagem são de 30% de farelo com 20% de proteína substituindo a demanda por farelo de soja. Ainda, sob o ponto de vista dos produtores, os fundos de commodities, que representam a venda de mais de 70.000 contratos, entre US\$ 5,00 e US\$ 5,50 (mais de 10 milhões de toneladas), não causam preocupação, uma vez que não deverão exercer pressão de vendas, pois os EUA não venderam 50% da safra e têm seus preços garantidos a US\$ 12,50, independente dos preços de Chicago. A maior preocupação dos produtores é que a soja tornou-se moeda de especulação financeira; assim, não possui mais o valor histórico real do produto.

A padronização exigida pelo mercado mundial, também é um problema para o Clima do Centro-Oeste, que propicia o esverdeamento do grão de soja; a tolerância é de apenas 10%, conforme regras mundiais do mercado. As grandes empresas de soja no mercado interno, toleram até 15%, pois têm indústria e é possível absorver e diluir na produção; em contrapartida Mato Grosso do Sul não tem indústria; dessa forma, não tem como aumentar o percentual de tolerância, pela falta de padronização.

Por outro lado, os fatores positivos, que contemplaram o setor dos produtores rurais de Mato Grosso do Sul, foram: a exportação de carne, portanto não deverão exercer pressão de

vendas; o consumo de farelo interno aumentou; a seca acometida no sul do Brasil, parte da Argentina e no Paraguai.

**Tabela – 10**  
**Produção mundial de milho (em milhões de toneladas)**  
**2003**

Estoques Iniciais	97.670
Produção 2004/2005	701.820
Total da Oferta	799.490
Consumo	682.220
Estoque Final	117.270

Fonte: Apresentação – Gerente Comercial da COOAGRI, em 24/02/05

Conforme a observação do gerente comercial da COOAGRI – Cooperativa Agropecuária e Industrial, o aumento dos estoques finais, no caso do milho, não é assustador como ocorre no caso da soja, pois falta esse produto no mercado e a previsão é que os Estados Unidos da América – EUA saiam desse mercado em 2007, que se abrirá para a América do Sul.

**Tabela – 11**  
**Produção brasileira de milho (em milhões de toneladas)**  
**2003**

Estoques Iniciais	3.430
Produção 2004/2005	41.500
Importação	300
Total da Oferta	45.230
Exportação	3.500
Consumo	36.200
Estoque Final	5.530

Fonte: Apresentação – Gerente Comercial da COOAGRI, em 24/02/05

A Tabela 13 – Demonstrativo de custo para escoamento de milho para o nordeste brasileiro, contém três exemplos de escoamento desse produto pelo porto de Paranaguá, para as capitais brasileiras: Fortaleza, Salvador e Manaus, para fins comparativos.

Tabela - 12  
**Demonstrativo de custo para escoamento de milho nordeste brasileiro  
 (base fevereiro/2005)**

<b>Exemplo 1 - Para Fortaleza</b>				
<b>Frete Rodoviário via Paranaguá (por tonelada)</b>				
<b>Frete/Mês</b>	<b>Março</b>	<b>Abril</b>	<b>Maior</b>	<b>*Preço em dólar</b>
Frete rodoviário MS X Paranaguá	R\$ 112,00	R\$ 117,00	R\$ 110,00	
Custo Portuário Paranaguá	R\$ 16,00	R\$ 16,00	R\$ 16,00	US\$ 6,00
Cabotagem Paranaguá Fortaleza	R\$ 61,62	R\$ 61,62	R\$ 61,62	US\$ 23,75
Custo Portuário Fortaleza	R\$ 19,00	R\$ 19,00	R\$ 19,00	US\$ 7,30
<b>Total</b>	<b>R\$ 208,62</b>	<b>R\$ 213,62</b>	<b>R\$ 206,62</b>	
**Frete rodoviário calculado pela média	R\$ 264,50	R\$ 264,50	R\$ 253,00	Mais ICMS sobre o frete
<b>Exemplo 2 - Para Salvador</b>				
<b>Frete Rodoviário via Paranaguá (por tonelada)</b>				
<b>Frete/Mês</b>	<b>Março</b>	<b>Abril</b>	<b>Maior</b>	<b>*Preço em dólar</b>
Frete rodoviário MS X Paranaguá	R\$ 112,00	R\$ 117,00	R\$ 110,00	
Custo Portuário Paranaguá	R\$ 16,00	R\$ 16,00	R\$ 16,00	US\$ 6,00
Cabotagem Paranaguá Fortaleza	R\$ 66,30	R\$ 63,30	R\$ 66,30	US\$ 25,50
Custo Portuário Fortaleza	R\$ 19,00	R\$ 19,00	R\$ 19,00	US\$ 7,20
<b>Total</b>	<b>R\$ 213,30</b>	<b>R\$ 215,30</b>	<b>R\$ 211,30</b>	
**Frete rodoviário calculado pela média	R\$ 270,20	R\$ 275,20	R\$ 265,20	Mais ICMS sobre o frete
<b>Exemplo 3 - Para Manaus</b>				
<b>Frete Rodoviário via Paranaguá (por tonelada)</b>				
<b>Frete/Mês</b>	<b>Março</b>	<b>Abril</b>	<b>Maior</b>	<b>*Preço em dólar</b>
Frete rodoviário MS X Paranaguá	R\$ 112,00	R\$ 117,00	R\$ 110,00	
Custo Portuário Paranaguá	R\$ 16,00	R\$ 16,00	R\$ 16,00	US\$ 6,00
Cabotagem Paranaguá Fortaleza	R\$ 145,00	R\$ 61,62	R\$ 61,62	US\$ 55,75
Custo Portuário Fortaleza	R\$ 19,00	R\$ 19,00	R\$ 19,00	US\$ 7,30
<b>Total</b>	<b>R\$ 292,00</b>	<b>R\$ 213,62</b>	<b>R\$ 206,62</b>	
**Frete rodoviário calculado pela média	R\$ 264,50	R\$ 264,50	R\$ 253,00	

\* Preço em dólar, com cotação do dia 04/02/2005

\*\* Frete rodoviário calculado pela média, tendo como praça de embarque: Amambai, Ponta Porã, Dourados, Maracaju, Sidrolândia, Rio Brilhante, São Gabriel do Oeste, Costa Rica, Chapadão do Sul, Baus.

\*\*\* Cabotagem/Frete fluvial não estão inclusos PIS, COFINS e ICMS sobre o frete.

Fonte: Granos Comércio e Representações Ltda - www.granos.agr.br

A partir dessas informações e como foi analisado no primeiro capítulo dessa dissertação, no tópico em que se tratou das questões teóricas das empresas portuárias e a as suas estratégias espaciais, confirmou-se que os prestadores de serviços portuários, privados, têm comportamento típico das grandes corporações, buscando as melhores condições e, assim, obtendo a melhor relação “Custo X Benefício”, como fator decisivo na implantação e operação de um terminal.

A localização espacial do THI de Porto Murtinho proporciona uma competitividade logística privilegiada, como afirmada neste tópico, atendendo à racionalidade do comportamento dos operadores e usuários na busca da minimização de custos. Cabe ressaltar que os pontos delicados levantados, tais como: questões ambientais da Bacia do Paraguai; falta de investimentos no porto e no agronegócio da região; e questões polêmicas no processo de privatização, não foram favoráveis à geração de confiança para os usuários do Terminal, nesse primeiro momento de reativação.

## CONCLUSÃO

Ao se analisar o caso do Terminal Hidroviário de Porto Murtinho, elemento integrante da logística do agronegócio, procurou-se identificar suas relações e a influência de se estar inserido em um espaço binacional. A abrangência do assunto permitiu que se pudesse realizar reflexões a respeito de três grandes temas, a saber: Agronegócio, Estrutura de Governança, Portuária e Fronteira.

As crescentes discussões a respeito das fronteiras internacionais têm propiciado estudos mais aprofundados para se verificar a relação da dinâmica territorial existente. Pôde-se perceber que, no caso em questão, muito pouco foi aproveitado desse diferencial para o desenvolvimento dos dois lados, tanto o brasileiro quanto o paraguaio, que se comportaram mais como concorrentes em termos econômicos do que parceiros, desfrutando de suas complementariedades.

Uma ilustração da falta de complementaridade existente nesse espaço é o caso da produção crescente do grão de soja no Paraguai, que tem aumentado a demanda por calcário agrícola, tendo em vista a baixa produtividade da soja paraguaia, quando comparado com a do Brasil. A demanda de calcário estimada é de aproximadamente 1 milhão de toneladas/ano e está sendo suprida apenas parcialmente pelo lado brasileiro, pelo fato de se constituir em uma importação cara para o Paraguai. Dessa forma, as regiões produtoras de soja do Paraguai: Amambay, Canendiyú, não gozam das mesmas vantagens dos produtores de soja de Bela Vista, que tem acesso mais vantajoso para o calcário agrícola. Nesse exemplo, a complementaridade poderia ser efetuada através de uma política de gestão integrada nesse espaço binacional.

A falta de política integracionista, em termos econômicos, foi evidente. No início, como foi analisada nesta dissertação, a implantação da indústria da erva-mate pela Companhia Mate Laranjeira – localizada onde hoje é o município de Porto Murtinho, que implantou o THI de Porto Murtinho para escoar sua produção – buscou apenas atender as suas próprias

estratégias corporativas de manutenção do seu monopólio e a acumulação de capital, assim usufruiu desse espaço por três quarto de séculos, com outorga governamental, sem lhe proporcionar um desenvolvimento endógeno, sem lhe propiciar a dinamização de processos de aprendizagem coletiva na região, e tão pouco, desenvolveu os recursos específicos do território; este permaneceu passivo. Desta forma pode-se classificar esse sistema territorial de produção, utilizando a metodologia de MAILLAT, 2002, como SITUAÇÃO A - Ausência de Integração e de Territorialização, assim, neste primeiro momento o Terminal constituiu-se em apenas um agente passivo do sistema.

O ambiente e o arranjo institucional atual ao qual o terminal em questão encontra-se inserido, passaram por diversas mudanças. A caracterizada nesta dissertação foi a reforma portuária, contemplada nas reformas de segunda geração das políticas de ajustamento estrutural do Banco Mundial, implementadas a partir da década de oitenta “ A Lei de Modernização Portuária”, que provocou profundas mudanças no ambiente institucional portuário. Assim, o desenho das instituições ao qual o Terminal está subordinado é fruto dessa reforma, baseado no modelo discutido como *LandLord Port* por contemplar uma relação mista público-privada. O terminal é regulado pelas Agência Nacional de Transporte Aquaviário – ANTAQ no âmbito Federal, e pela Secretaria de Estado de Infra-estrutura e Habitação – SEINFRA no âmbito Estadual, que delegou a função de fiscalização à Agência Estadual de Regulação de Serviços Públicos Delegados de MS – AGEPAN.

Este modelo proposto tem como finalidade a busca da eficiência econômica, que teve como justificativa o alto custo da logística de transporte de cargas dos países em desenvolvimento, sendo expressivo o modo aquaviário, o que vai impactar sobretudo o preço dos produtos do agronegócio. As reformas tiveram como referencial teórico as abordagens da Nova Economia Institucional, assim, no modelo regulacionista, em que o Estado é menos interventor, busca-se minimizarem os custos de transações e dar maior segurança aos investidores, tornando o ambiente estável propício aos negócios.

A baixa capacidade instalada, a ação de Organizações Não Governamentais contra a utilização da hidrovia e outras questões polêmicas no processo de privatização não propiciaram um ambiente de confiança aos usuários do terminal e por isso sua capacidade de ampliar a intensidade das relações entre o porto e agronegócio foi minada. Este terminal, porém, está localizado num ponto estratégico privilegiado, na porção de melhor navegabilidade do Rio Paraguai, tramo sul, que dá acesso aos espaços nacional e internacional

e é capaz de atender a racionalidade do comportamento dos usuários na busca da minimização de custos.

A questão polêmica ambiental quanto as obras de dragagens no leito do Rio Paraguai, a montante do porto de Corumbá e Ladário, propiciam na visão dos operadores portuários, melhor navegabilidade, sem causar danos ambientais. Assim dos seis elementos levantados como estratégico na localização das empresas portuárias: acessibilidade; competitividade logística; competitividade fiscal; aspectos ambientais; aspectos energéticos e ambiente institucional, tratados no segundo capítulo, a pesquisa no campo empírico detectou que esses pontos ainda não foram conquistados plenamente pelo terminal para consolidar sua posição.

Cabe destacar que o terminal está operando em fase experimental, e que no momento desta pesquisa, suas principais cargas movimentadas com os países vizinhos: Paraguai, Argentina, Chile, Bolívia e Uruguai são para a exportação do açúcar, soja em grão, da soja peletizada (esmagada), do milho e farelo de soja; e para a importação: a madeira, trigo, arroz, cimento.

Diante disso, seus resultados indicam que a escolha de formas organizacionais ao qual pertence o terminal leva em consideração a dicotomia entre poder e eficiência na explicação dos seus arranjos institucionais. Enfim o THI de Porto Murtinho continua a ser um porto *na fronteira* e não *da fronteira*; porém possui os requisitos necessários para se transformar em um componente ativo do complexo portuário, favorecendo o intercâmbio como elemento de integração desse espaço.

## REFERÊNCIAS

ACOM (PARAGUAY), BANCO DE DADOS DO ESTADO – BDE. **Aspectos Socioeconômicos Amambay-Paraguay por Acción Comunitária: ACOM**. Pedro Juan Caballero: PY, 2000.

ANTUNES, R. Adeus ao trabalho? Ensaio sobre as metamorfoses e a centralidade do mundo do trabalho. 6ed. São Paulo: Cortez; Campinas: Editora da Universidade de Campinas, 1999.

ALVES, G. L. Mato Grosso e a História: 1879-1929 (Ensaio sobre a transição do domínio econômico da casa comercial para a hegemonia do capital financeiro). In **Boletim Paulista de Geografia** nº61, 1984.

ANDRADE, M. **Espaço, polarização e desenvolvimento**: Uma introdução à economia regional. 5 ed. São Paulo: Atlas, 1987.

BENKO, G. A recomposição dos Espaços. Interações, **Revista Internacional de Desenvolvimento Local**, vol. 1, n 2, p. 7-12, mar. 2001.

BATALHA, M.(org.). **Gestão agroindustrial**: GEPAI - Grupo de Estudos e Pesquisas Agroindustriais. 2 ed. São Paulo: Atlas, 2001.

BROOKS M.R. The Governance Structure of Ports. **Review of Network Economics** Vol.3, Issue 2, June 2004.

COASE, R.H. **The Nature of the Firm** (1937) acessado no site: [http://people.bu.edu/vaguirre/courses/bu332/nature\\_firm.pdf](http://people.bu.edu/vaguirre/courses/bu332/nature_firm.pdf) em 02 fevereiro 2004.

CONCEIÇÃO, O E BIANCHINI, D. **A Companhia Matte Larangeira e a ocupação da terra do sul de Mato Grosso (1880-1940)**. Campo Grande: Ed. UFMS, 2000.

CONTRATO DE CONCESSÃO Nº 001/2001 – Governo do Estado de Mato Grosso do Sul de 13 de junho de 2001 – concede a utilização do Terminal para COMPORT

CAIXETA-FILHO J.V. **Transporte e Logística em Sistemas Agroindustriais**. São Paulo: Atlas, 2001.

CAMPESTRINI, H. e GUIMARÃES, A. V. **História de Mato Grosso do Sul**. Campo Grande: Tribunal de Justiça de Mato Grosso do Sul, 1991.

CASTELL, M. **A Sociedade em rede**. São Paulo: Paz e terra, 1999.

CASTRO, C.T. Trade and Transport Logistics: Facilitation Guidelines. **SSATP Working Paper** No. 4, World Bank, Washington, 1993.

COELHO, J. C. **Economia, Poder e Influência Externa**: o Grupo Banco Mundial e os programas de ajustes estruturais na América Latina, nas décadas de oitenta e noventa. 2002.Tese (Doutorado) - Universidade de Campinas, Campinas, 2002.

CREVOISIER, O.; MAILLAT, D. Milieu, organisation et système de production territorial: vers une nouvelle théorie du développement spatial. Dossier de PIRER 24, Neuchâtel, 1998.

DAVIS, J.; GOLDBERG, R. *The Genesis and Evolution of Agribusiness*, In: Davis, J; Goldberg, R. **A Concept of agribusiness**. Boston : Harvard University, 1957. Acessado no site: [http://www.ucg.br/admagro/admagro\\_just.htm](http://www.ucg.br/admagro/admagro_just.htm) - 23k.

DE MASI, D. **O ócio criativo**. Rio de Janeiro: Sextante, 2000.

FIANE, R. Teoria dos Custos de Transação, in \_\_\_\_\_. **Economia Industrial**. São Paulo: Ed.USP, 2002.

FONSECA, J. C. Pronunciamento em 31 de maio, cobrando uma resposta do Governador do Mato Grosso do Sul, Zeca do PT em virtude de matéria publicada na revista "Época". Brasília: Senado Federal, 31 de maio, 2004 Disponível em <<http://www.senado.gov.br/web/senador/JFonseca/Index.htm>>. Acesso em dezembro de 2004.

FURQUIM DE AZEVEDO, P. **Integração Vertical e Barganha**. 1996. Tese (doutorado) – Faculdade de Economia e Administração, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1996.

FURTADO, C. **Formação Econômica do Brasil**. 15 ed. São Paulo: Nacional, 1977.

GEIPOT (BRASIL), Ministério dos Transportes. **Acompanhamento dos Preços e Desempenho Operacional dos Serviços Portuários; Atualização dos Preços e Desenvolvimento do Sistema para Acompanhamento Permanente** – Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes - Brasília, DF, 2001.

\_\_\_\_\_. Ministério dos Transportes. (BRASIL), Ministério dos Transportes. **Relatório Corredores Estratégicos de Desenvolvimento / Alternativas de escoamento de Soja para Exportação**. Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes -. Brasília, DF, 2001.

GIL, A .C. **Métodos e técnicas em pesquisa social**. 4. ed. São Paulo: Atlas, 1994.

GRAZIANO DA SILVA, J. **A nova dinâmica da agricultura brasileira**. Campinas: UNICAMP/IE, 1996.

HADDAD P. R. **A competitividade do agronegócio e o desenvolvimento regional no brasil - estudos de clusters**, cnpq/embrapa 1999.

HOFFMANN, J. **Latin American Ports: Results and Determinantes of Private Sector Participation**, nited nations Economic Commission for Latin América and the Caribbean (ECLAC) in International Journal of Maritime Economics, 2001, 3, (221-241).

JUMAR, F. **Le commerce Atlanqique Au Rio de la Plata**. Tese (Doutorado em História) – École des Hautes Études en Science Sociales, Paris, 2000.

KRUGMAN, Paul R., OBSTFELD, M. **International economics: Theory and policy**. 3. ed. New York: Harper Collins, 1994.

LINHARES, T., **História Econômica do Mate**. Coleção documentos brasileiros livraria José Olympio Editora, RJ, 1969.

MACHADO, L. O. **Limites, Fronteiras e Redes**. Em T.M.Strohaecker e outros. Fronteiras e Espaço Global, Porto Alegre: AGB, p.41-49, 1998 ([html](#)) ([pdf](#)) – site: GRUPO RETIS DE PESQUISA: IGEO/UFRJ: em <http://www.igeo.ufrj.br/gruporetis/programafronteira>, em 05 fevereiro de 2003

\_\_\_\_\_. Lia O. **Limites e Fronteiras: da alta diplomacia aos circuitos da ilegalidade**. **Revista Território** 8: 9-29, 2000 – site: GRUPO RETIS DE PESQUISA: IGEO/UFRJ: em <http://www.igeo.ufrj.br/gruporetis/programafronteira>, em 05 fevereiro de 2003

- MAILLAT, D., **Globalização, meio inovador e sistemas territoriais de produção.** Interações revista internacional de desenvolvimento local, Campo Grande vol.3, N.4, Mar.2002. p.9-16
- MASI, F., & BORDA, D. **Regiones y competitividad en el Paraguay.** In \_\_\_\_\_ Economías Regionales Y Desarrollo Territorial, 2000.
- MASI, F., PENNER, R., DIETZE, R. **Evaluación del rol de las regiones fronterizas en el proceso de desarrollo económico del Paraguay: tres estudios de casos.** Paraguay: Departamento Economía Internacional. Banco Central del Paraguay, Dezembro 2000.
- MATO GROSSO DO SUL: OPERAÇÃO AUTORIZADA PELO GOVERNADOR TRANSFERE PORTO A SEUS FAMILIARES. In **Revista época**, edição nº 315, maio, 2004.
- MÉNDEZ, R. **Organización espacial de las actividades económicas.** In Geografía económica. La lógica espacial del capitalismo global. Barcelona, Ariel, 1997
- MENDEZ, R. **Inovação e redes de cooperação para o desenvolvimento local.** Interações – Revista Internacional de Desenvolvimento Local, vol. 2, N.3, p.37-44, set. 2001.
- MEYER-STAMER, J. **Estratégias de Desenvolvimento Local e Regional: Clusters, Política de Localização e Competitividade Sistêmica.** POLICY PAPER.N 28, ILDES FRIEDRICH EBERT STIFTUNG Setembro de 2001.
- MICHELS, I. et al., **Cadeia produtiva da carne bovina de Mato Grosso do Sul**, ed.1.Campo Grande, MS: Editora Oeste, 2002.
- NEVES, M. F. **O Sistema Agroindustrial Citrícola: Um Exemplo de "Quase-Integração" no Agribusiness Brasileiro** – Departamento de Administração, Faculdade de Economia, Administração e Contabilidade. Dissertação (Mestrado) São Paulo/SP: Ed. USP, 2003.
- NORTH, DC. INSTITUCIONES, CAMBIO INSTITUCIONAL E DESEMPEÑO ECONOMICO – Parte 1: **Introducción a las instituciones y al cambio institucional** pp.13-22. Ed. Fondo de cultura económica. México, 1993.
- NORTH, DC. & THOMAS, Robert P. (1973) – *The Rise of the Western World – A New Economic History* – Cambridge University Press – Cambridge
- OLIVEIRA, T.C.M. **Uma Fronteira para o Pôr-do-sol – um estudo geo-econômico sobre uma região de fronteira.** Coleção Fontes Novas. Edufems, Campo Grande, 1998
- \_\_\_\_\_. T. C. M. . Fronteira Mesopotâmia. In: Encontro Internacional de Mercociudades, 2003, Assunção. Encontro Internacional de Mercociudades, 2003
- PÁBEYLE, R & KOECHILIN J. **As frentes Pioneiras de Mato Grosso do Sul: Abordagem Geográfica e Ecológica.** In: Espaço e Conjuntura, Instituto de geografia, USP, SP 1961.
- PCBAP – **Plano de Conservação da Bacia do Alto Paraguai (PANTANAL)/PCBAP** - Ministério do Meio Ambiente, dos Recursos Hídricos e da Amazônia Legal – Secretaria de Coordenação dos Assuntos do Meio Ambiente – Programa Nacional do Meio Ambiente Projeto Pantanal. edição revisada. Volume I, Brasília, 1997.
- PIRES, J. C. **Políticas regulatórias no setor de telecomunicações: a experiência internacional e o caso brasileiro.** Textos para Discussão, nº 71. BNDES. Rio de Janeiro, 1999.
- POCHMANN, M. **Efeitos da internacionalização do capital no mundo do trabalho no Brasil**, 2003. acessado em <http://168.96.200.17/ar/libros/nafta/pochmann.pdf>.

- PORTER, M. **The Competitive Advantage of Nations**. New York: The Free Press, 1990
- PRADO, F.P. **Colônia do Sacramento: A Situação na Fronteira Platina no Século XVIII** - Horizontes Antropológicos, Porto Alegre, ano 9, n. 19, p. 79-104, julho de 2003
- PRADO JÚNIOR, C. **História Econômica do Brasil**. São Paulo, Brasiliense, 1994.
- PREBISCH, R.. O desenvolvimento econômico da América Latina e alguns de seus problemas principais (1949). In BIELSCHOWSKY, R.(org.) **Cinquenta anos de pensamento na Cepal**. Rio de Janeiro: Record, 2000.
- RAFFESTIN, C. **Por uma geografia do poder**, 1981
- RAMÍREZ, J. Amambay: **evolución económica y potencialidades agropecuarias y turísticas**. In BORDA, D. e MASI, F. Economías Regionales Y Desarrollo Territorial.
- REVISTA ÉPOCA - artigo: “Mato Grosso do Sul: operação autorizada pelo governador transfere porto a seus familiares” edição nº 315, Maio/2004.
- RIBEIRO, L. P. **Interações Espaciais na Fronteira Brasil-Paraguai: as cidades-gêmeas Foz de Iguaçu e Ciudad del Este**. Dissertação de Mestrado, PPGG/UFRJ, 2001
- \_\_\_\_\_. L. P. Texto: **Limites e Fronteiras Internacionais: Zonas de Fronteira Internacionais na Atualidade: Uma Discussão** – GRUPO RETIS DE PESQUISA: acessado em em <http://acd.ufrj.br/fronteiras/pesquisa/p02avulsos04.htm> em 05 fevereiro de 2003
- RIFKIN, J. **O fim dos empregos: o declínio inevitável dos níveis dos empregos e a redução da força global de trabalho**. São Paulo: Makron Books, 1995
- ROBERTS P. O. **Logistics and Freight Transportation Review of Concepts Affecting Bulk** - Transportation Presentation to The World Bank Supply Chain Management Course, 1999
- ROMERO, E D; MICHELS, **Relações Sócio-Econômicas MATO GROSSO DO SUL X PARAGUAI (SOJA, COURO E ALGODÃO) I. L.** Mato Grosso Do Sul, Fundação, CG-2002.
- SANTOS, M. **A urbanização Brasileira**. ed. 4. São Paulo: Hucitec, 1994.
- \_\_\_\_\_. **O Espaço Dividido - Os Dois circuitos da Economia Urbana dos Países Subdesenvolvidos**, tradução Myrna T. Rego Viana, 1ª edição 1979 Título original em francês: L’espace partagé. Lês deux circuits de l’économie urbaine dès pays sous-développés – 2ª ed. SP, edusp 2004
- SPRANDEL, M.A. **Brasiguaios: conflito e identidade em fronteiras internacionais**.
- SCHWARTZ, R. & KIMBERLEY, P. **Information Technology and National Trade Facilitation – Making the Most of Global Trade** Technical Paper number 316, World Bank, Washington, 1995.
- \_\_\_\_\_. **Information Technology and National Trade Facilitation – Guide to Best Practice**, Technical Paper number 317, World Bank, Washington, 1995.
- TAVARES, M. **Acordo de investimentos, privatização e cidadania**. [on line] Disponível na Internet via WWW. URL: <http://dollarbk.eco.unicamp.br/artigos/tavares/artigo12.htm>. Arquivo capturado em 10/07/1999.
- \_\_\_\_\_. **Globalização e o Estado Nacional**. [on line] Disponível na Internet via WWW. URL: <http://dollarbk.eco.unicamp.br/artigos/tavares/artigo18.htm>. Arquivo capturado em 10/07/1999b.

TERMO DE AUTORIZAÇÃO Nº 040 – ANTAQ, 19 de maio de 2003 autoriza a APPM

UNCTAD **United Nations Conference on Trade and Development** site acessado em 16/11/2004, as 09:38 <http://www.unctad.org/>

VEIGA, J., et alii, **O Brasil rural precisa de uma estratégia de desenvolvimento**, Brasília: Convênio FIPE - IICA (MDA/CNDRS/NEAD) vol.1 2001.

WILLIANSO, O. E. **Las Instituciones económicas del capitalismo** pp 13-52 ed. Fondo de cultura e econômica – México 1989

WONG-GÓMEZ P. G., “**Território Flexível em La Semiperiferia. La Fronteira Norte Mexicana**.” Prof. Pesquisador – La Facultad de Ingeniería, Querétaro, México. <http://ref.mx/vabe.mx> (revista Estudios Fronteirizos), 2001.

\_\_\_\_\_ Alianzas estratégicas de regiones transfronterizas: cooperación y conflicto en la fronteira México-Estados Unidos. In\_\_\_\_. **Economias Regionales Y Desarrollo Territorial**. Gobierno del Estado de Sonora, 2001.

WORLD BANK PORT REFORM TOOLKIT. Glossary **Port and Shipping Terms** October 4, 2001. Disponível em <<http://www.worldbank.org/html/fpd/transport/ports/toolkit/glossary.pdf>>. Acesso em: 10 jan. 2004.

\_\_\_\_\_ Module 1 **Framework For Port Reform** October 4, 2001 <http://www.worldbank.org/html/fpd/transport/ports/toolkit/mod1.pdf>>. Acesso em: 10 jan. 2004.

\_\_\_\_\_ Module 2 - **The Evolution Of Ports In A Competitive World** October 4, 2001 <http://www.worldbank.org/html/fpd/transport/ports/toolkit/mod2.pdf>>. Acesso em: 10 jan. 2004.

\_\_\_\_\_ Module 3 - **Alternative Port Management Structures & Ownership Models**, October 4, 2001 <http://www.worldbank.org/html/fpd/transport/ports/toolkit/mod3.pdf>>. Acesso em: 10 jan. 2004

\_\_\_\_\_ Module 4 – **Legal Tools for Port Reform** <http://www.worldbank.org/html/fpd/transport/ports/toolkit/mod4.pdf>>. Acesso em: 10 jan. 2004.

\_\_\_\_\_ Module 5 - **Financial Implications of Port Reform**, October 4, 2001 <http://www.worldbank.org/html/fpd/transport/ports/toolkit/mod5.pdf>>. Acesso em: 10 jan. 2004.

\_\_\_\_\_ Module 6 - **Port Regulation** October 4, 2001 <http://www.worldbank.org/html/fpd/transport/ports/toolkit/mod6.pdf>>. Acesso em: 10 jan. 2004.

\_\_\_\_\_ Module 7 **Labor Reform & Related Social Issues** October 4, 2001 <http://www.worldbank.org/html/fpd/transport/ports/toolkit/mod7.pdf>>. Acesso em: 10 jan. 2004.

\_\_\_\_\_ Module 8 - **Implementing Port Reform** October 4, 2001 <http://www.worldbank.org/html/fpd/transport/ports/toolkit/mod8.pdf>>. Acesso em: 10 jan. 2004.

ZYLBERSZTAJN, D. **Estruturas de Governança e Coordenação do Agribusiness: uma Aplicação da Nova Economia das Instituições** – Departamento de Administração,

Faculdade de Economia, Administração e Contabilidade, Universidade de São Paulo, São Paulo. Tese (Livre-Docência) 1995.

ZYLBERSZTAJN D., FARINA, E.M.M.Q. & COSTA, **Sistema agroindustrial do café**. R.S. Porto Alegre, Editora Ortiz, 1993.