

O MUNICÍPIO DE PORTO MURTINHO/MS E A ROTA BIOCEÂNICA: UMA ANÁLISE DA LEITURA COMUNITÁRIA DO PLANO DIRETOR MUNICIPAL

THE MUNICIPALITY OF PORTO MURTINHO/MS AND THE BIOCEANIC ROUTE: AN ANALYSIS OF THE COMMUNITY READING OF THE MUNICIPAL MASTER PLAN

EL MUNICIPIO DE PORTO MURTINHO/MS Y LA RUTA BIOCEÁNICA: UN ANÁLISIS DE LA LECTURA COMUNITARIA DEL PLAN DIRECTOR MUNICIPAL

Marcia Aparecida de Castro Burgedurf Silveira Ferreira¹<https://orcid.org/0009-0006-5451-7226>

Rafael Oliveira Fonseca²<https://orcid.org/0000-0002-3267-1832>

Fabio Martins Ayres³<https://orcid.org/0000-0003-0324-8880>

RESUMO

A elaboração de um Plano Diretor Municipal é instrumento essencial para o ordenamento do território. Neste contexto, o município de Porto Murtinho/MS, busca a elaboração do mesmo em um momento de grande expectativa de desenvolvimento local, com a implantação e operacionalização da Rota Bioceânica. Buscando entender toda essa dinâmica, esta pesquisa analisa, por meio da investigação bibliográfica, documental e de análise estatísticas, a perspectiva da população sobre o desenvolvimento local e a (re)organização do território com a implantação da Rota Bioceânica, pautado em algumas bases teórico-conceituais abarcada pela ciência geográfica. A análise da pesquisa relacionou a opinião da população sobre o empreendimento e o desenvolvimento econômico e social no município, visualizando as expectativas de todos e a interação entre as cidades fronteiriças de Porto Murtinho/MS e Carmelo Peralta/Paraguai, positivando a participação populacional e auxiliando aos gestores na elaboração do Plano Diretor Municipal. A pesquisa indicou que praticamente a totalidade dos habitantes entrevistados possuem uma perspectiva de impactos positivos para o município com a implantação da referida Rota, no entanto, demandam uma maior participação no planejamento e tomada de decisões locais.

Palavras-chave: Plano Diretor. Rota Bioceânica. Ordenamento Territorial. Porto Murtinho. Mato Grosso do Sul.

ABSTRACT

The elaboration of a Municipal Master Plan is an essential instrument for the planning of the territory. In this context, the municipality of Porto Murtinho/MS (Brazil) seeks the elaboration of this instrument at a time of great expectation of local development, with the implementation and operationalization of the Bioceanic Route. Seeking to understand all these dynamics, this research analyzes, through bibliographical and documental investigation as well as statistical analysis, the

¹Bacharel e Licencianda em Geografia – Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul (UEMS/Campo Grande). Bolsista CNPq. E-mail: castroburgedurf@gmail.com

²Doutor em Geografia. Professor Adjunto da Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul (UEMS/Campo Grande). E-mail: rafaelfonseca@uems.br

³ Doutor em Meio Ambiente e Desenvolvimento Regional. Professor Adjunto da Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul (UEMS/Campo Grande). E-mail: fabioayres@uems.br

population's perspective on local development and the (re)organization of the territory with the implementation of the Bioceânica Route, based on some theoretical bases-conceptual encompassed by geographic science. The research analysis was based on relating the opinion of the population about the enterprise and the economic and social development in the municipality, visualizing everyone's expectations and the interaction between the border cities of Porto Murtinho/MS and Carmelo Peralta/Paraguay, positive population participation and assisting managers in the elaboration of the Municipal Master Plan. The research indicated that almost all of the inhabitants interviewed have a perspective of positive impacts for the municipality with the implementation of the Bioceânica Route, however, they demand greater participation in planning and local decision-making.

Keywords: Master Plan. Bioceanic Route. Land use planning. Porto Murtinho. Mato Grosso do Sul

RESUMEN

La elaboración de un Plan Director Municipal es una herramienta fundamental para la ordenación territorial. En ese contexto, el municipio de Porto Murtinho/MS (Brasil) busca desarrollar tal instrumento en un momento de gran expectativa de desarrollo local, con la implementación y operación de la Ruta Bioceânica. Buscando comprender toda esta dinámica, esta investigación analiza, a través de revisión bibliográfica, documentales y análisis estadísticos, la perspectiva de la población sobre el desarrollo local y la (re)organización del territorio con la implementación de la Ruta Bioceânica, a partir de algunas bases teórico-conceptuales que abarca la ciencia geográfica. El análisis de la investigación se basó en relacionar la opinión de la población sobre el emprendimiento y el desarrollo económico y social del municipio, visualizando las expectativas de todos y la interacción entre las ciudades fronterizas de Porto Murtinho/MS y Carmelo Peralta/Paraguay, potenciando la participación de la población y asistiendo a los gestores en la elaboración del Plan Director Municipal. La investigación indicó que casi la totalidad de los habitantes entrevistados tienen una perspectiva de impactos positivos para el municipio con la implementación de la mencionada Ruta, sin embargo, demandan una mayor participación en la planificación y toma de decisiones locales.

Palabras clave: Plan Director. Ruta Bioceânica. La planificación del uso del suelo. Porto Murtinho. Mato Grosso do Sul.

INTRODUÇÃO

O território é um conceito intrinsecamente geográfico que se altera ao longo do tempo. Nesse ínterim, esteve vinculado ao seu ambiente natural, passando por uma ampliação espacial atrelado a competência governamental. Também está, de certa forma, vinculado a elementos de identidade e pertencimento, entre outros fatores. Em suma, conforme Gottmann (2012, p. 523), “o território é um conceito gerado por indivíduos organizando o espaço segundo seus próprios objetivos”. Nesse sentido, a discussão sobre o termo território é antiga e complexa, associada a partir da análise sobre o uso do espaço. É uma problemática que sempre esteve presente em diversas áreas do conhecimento científico, não apenas como um dos seus conceitos básicos da Geografia, passando pela História, Ciência Política, Antropologia, Sociologia, dentre outros.

Nas ciências naturais, o território é concebido como uma área de influência, domínio e até disputas entre as várias espécies animais. Nas ciências sociais, sobretudo na Geografia, o termo ganha destaque com Friedrich Ratzel (1844-1904), que descreveu, entre vários elementos, o interesse do Estado pelo controle e expansão do território. Já Élisée Reclus (1830-1905) buscou definir as relações das classes sociais e o espaço ocupado e determinado (ANDRADRE, 2004).

A partir de Raffestin (1993) podemos compreender que o espaço antecede o território, sugerindo que o espaço serve para construção do território, ou seja, o território se forma a partir da ocupação do espaço por um agente que “territorializa”, visando um trabalho (projeto ou movimentação), de forma que é no espaço que projeta um trabalho humano resultando em um território. Perspectiva conceitual que servirá de base para discussões deste trabalho, uma vez que para o referido autor, a produção e o ordenamento do território se inserem no emaranhado campo de poder, relações e interesses onde circundam vários atores, conforme detalharemos a diante.

O ordenamento territorial se apresenta como indispensável na gestão dos impactos antrópicos sobre o ambiente, com um elemento intrinsecamente geográfico com um caráter transtetorial e interinstitucional (MORAES, 2005). Na perspectiva contemporânea, de acordo com Steinberger (2013), o conceito de território está presente em quase todas as políticas públicas formuladas após 2002, o que corrobora para a análise de que atualmente há uma inseparabilidade entre Estado, políticas públicas e território.

Pensando no ordenamento territorial de Mato Grosso do Sul, tem-se a Rota Bioceânica, também conhecida como Rota de Integração Latino Americana (Rila) ou Corredor Bioceânico. Ela é descrita por Pereira, Abrita e Fonseca (2020) como um corredor de transporte rodoviário internacional em execução, que apresenta o desígnio de interligar Brasil, Paraguai e Argentina aos portos do norte do Chile, permitindo a realização de fluxos materiais até os mercados asiáticos através do Oceano Pacífico.

A expectativa é que tal Rota se torne um elemento de suma importância para o estado de Mato Grosso do Sul, sobretudo, para o município de Porto Murtinho, localizado na fronteira com Paraguai, o qual se posiciona como um local estratégico por ser um ponto modal da rede dos fluxos e fixos⁴, que já existem, bem como aqueles que surgirão com a implantação deste projeto de transporte.

⁴Para Milton Santos (1997), o espaço é também formado de fixos e de fluxos que são constituintes de uma rede de serviços de circulações, onde os fixos se caracterizam no processo geral de produção como elementos dos sistemas de engenharia incluindo a mão de obra, e os fluxos são os movimentos, a circulação, a distribuição que perpassa pelos fixos, de forma que podemos analisar a produção por meio destes dois elementos.

Com o avanço na implementação Rota Bioceânica, no âmbito do ordenamento territorial, a Lei nº 10.257/2001 (BRASIL, 2001), conhecida como Estatuto da Cidade, que instituiu a obrigatoriedade da existência de Plano Diretor (PD) para cidades acima de 20 mil habitantes, emergiu a necessidade de elaborá-lo para o município de Porto Murtinho, em Mato Grosso do Sul - MS, objeto central de análise deste trabalho.

Dentre os vários reflexos da implantação deste projeto de transporte e seu respectivo traçado, visa-se compreender quais são as perspectivas da população murtinhense em relação ao ordenamento do seu território, que pode ser apurada por meio da implementação do Plano Diretor de Porto Murtinho que está em processo de elaboração, vislumbrando assim, na visão dos habitantes locais, os impactos negativos e positivos, ocasionados pela consolidação da Rota Bioceânica no município.

Em síntese, este artigo tem o objetivo de analisar a perspectiva da população de Porto Murtinho sobre o desenvolvimento local e a (re)organização do território com a implantação da Rota Bioceânica, pautado em algumas bases teórico-conceituais abarcada pela ciência geográfica tais como: Estado, Ordenamento do Território e Políticas Públicas.

A metodologia da pesquisa foi pautada em pesquisa bibliográficas, documentais e análises estatísticas a partir dos dados oriundos da leitura do território da população local realizada durante a elaboração do Plano Diretor (ainda em elaboração - iniciado em 2020), construindo assim uma base de dados que fornecerá subsídios para o aperfeiçoamento de instrumentos para o ordenamento territorial do referido município.

Ao fim da execução deste trabalho, espera-se auxiliar os tomadores de decisão na incorporação de um referencial teórico, analítico e estatístico que contribua para o ordenamento do território a partir da formulação e execução de políticas públicas que minimizem os impactos negativos e auxilie o desenvolvimento socioeconômico local, enfatizando sua relação com a ciência geográfica e seus autores, podendo subsidiar também outras pesquisas sobre a temática na Geografia e áreas afins.

Para tanto, este artigo está organizado em três partes. A primeira abordará o Estado, o território e o seu ordenamento, bem como as políticas públicas. Adiante, trataremos do planejamento das cidades, do Plano Diretor e da Rota Bioceânica, para, enfim, ingressar especificamente no PD de Porto Murtinho visando compreender a percepção da população local e finalizando com as considerações finais.

ESTADO, ORDENAMENTO TERRITORIAL E POLÍTICAS PÚBLICAS: ALGUMAS BASES TEÓRICO-CONCEITUAIS

Existem inúmeras definições sobre os temas Estado, ordenamento territorial e políticas públicas. Assim, desencadeia-se uma breve análise dos conceitos de cada tema, a fim de enfatizar os objetos de pesquisas de determinados autores no âmbito da Ciência Geográfica, demonstrando a complexidade do tema de forma mais sucinta..

ESTADO

Compreender o conceito de Estado, apesar que o mesmo não possui um conceito universal devido às numerosas definições e posicionamentos díspares, não se torna fator crucial em nosso debate, mas se faz necessário uma abordagem geográfica contemporânea, uma vez que é a partir das diferentes perspectivas de análises em vários momentos históricos que autores elencados teoricamente concordaram ou não com essas observações.

A Constituição Federal de 1988 no Brasil (BRASIL, 1988), destaca logo em seu primeiro artigo que a República Federativa do Brasil é formada pela união indissolúvel dos estados e municípios e do Distrito Federal, constitui-se em Estado Democrático de Direito e tem como fundamento: a soberania; a cidadania; a dignidade da pessoa humana; os valores sociais do trabalho e da livre iniciativa; o pluralismo político.

No entanto, a atual Constituição Federal trata inúmeros pontos relacionados aos cidadãos, mas não traz um conceito específico para o termo Estado e nem qual a sua finalidade

Este é só um exemplo da dificuldade de uma abordagem segura sobre o tema que é discutido desde a Antiguidade, uma vez que as divergências teóricas se baseiam principalmente por alguns autores afirmarem a não existência do Estado antes do século XVII.

Ramos (2012), por exemplo, descreve que um dos conceitos de Estado mais difundidos é aquele similar ao de Manuel Gonçalves Ferreira Filho que indica ser uma associação humana (povo), radicada em base espacial (território), que vive sob o comando de uma autoridade (poder) não sujeita a qualquer outra (soberania), estando presentes assim os elementos do Estado moderno, quais sejam, povo, território, poder e soberania.

Ainda assim, no século XVI, começam a surgir às primeiras teorias de Estado, e se inicia também os conflitos da chamada sociedade e seus comandos. Com isso, instaura-se a fixação de regras de convivência das autoridades perante outros membros da sociedade (DALLARI, 1995).

É notória a dificuldade de se conceituar o Estado, acolhendo as diversas perspectivas e observações em relação a sua criação e evolução histórica. A cronologia apresentada por variados autores divide o Estado em: Estado Antigo, Estado Grego, Estado Romano, Estado Medieval e Estado Moderno, caracterizando os fenômenos históricos, sociais, econômicos, religiosos, etc., sendo que cada período apresenta uma fundamentação teórica específica, mas sempre voltada à autarquia, organização territorial, povo, soberania, políticas públicas entre outros.

Quando se trata de Estado Moderno, Dallari (1995) argumenta que vários autores divergem quanto a identificação e aos números dessas características, sendo duas as principais, o povo e o território. O Estado, dentro dos seus limites territoriais, possui o poder superior a todos indivíduos e grupos sociais no seu âmbito. Em relação aos demais Estados, possui soberania com significado de independência aceitando a igualdade de outros poderes, mas nunca a ser inferior a eles.

Da mesma forma, que se refere a importância do território, uma característica que ganhou destaque no termo a partir do Estado Moderno, mas se viu necessário sua delimitação após a afirmação da soberania do Estado. (DALLARI, 1995).

O Estado pode ser vislumbrando por almejar uma administração de forma dinâmica as necessidades da população e se tornando um Estado Social de Direito, ou o Estado Contemporâneo, que aborda o compromisso com a democracia, se fundamenta em políticas liberais e o livre mercado. Ramos (2012) afirma que a democracia se baseia no valor do cidadão e na sua proteção sobre responsabilidade do Estado. Esse ator se torna essencial, principalmente na Geografia Política e Geopolítica, pois seus estudos e conhecimentos se fazem necessários para as relações de instabilidade e concordância nos momentos de lutas pelo poder entre os Estados.

Assim, também é importante destacar que quando trata-se de Estado, com letra maiúscula, estamos considerando o conjunto de instituições políticas e administrativas que regulam a convivência de um país, possuindo órgãos responsáveis pela elaboração e execução de leis e conta com as Forças Armadas para defesa do território e ordem interna, já o termo estado, com letra minúscula, corresponde a definição de unidades federativas, as divisões políticas e administrativas do território nacionais (AOKI, 2013).

Diante da condição histórica do Estado, sua organização se baseia em três elementos, o povo, o território e os fins jurídicos. Com o propósito de consolidar seu poder, o Estado aspira uma administração que atenda as ânsias da população, se tornando um Estado Social de

Direito, ou o Estado Contemporâneo, tendo a democracia como sua base, no qual as políticas liberais e o livre mercado garantem a liberdade e igualdade a todos.

Naciência geográfica, a análise do Estado apresenta várias interpretações, sendo que os diversos autores vinculam o termo Estado ao homem e ao meio, questionando suas ações no decorrer dos tempos. Moraes (1994) descreve a Geografia como uma Ciência Moderna, que apresenta a revolução burguesa, idealizada por políticos que discutiam as formas de poder e organização do Estado. A autor exemplifica o pensamento de Rousseau, o qual narrou que quanto menor a extensão do Estado maior o seu poder.

Moraes (1994, p. 19) corrobora com Ratzel (1844-1904) ao afirmar que, “quando a sociedade se organiza para defender o território, transforma-se em Estado”, ou seja, a sociedade pode se torna responsável pela eficiência ou ineficiência do Estado. O Estado tenta buscar sua independência ao iniciar seu processo capitalista e neoliberalista, garantindo poder a classe dominante e favorecendo os direitos individuais de propriedade privada o estado de direito e instituições de livre mercado e comércio.

A busca pela independência de um Estado, apresenta grandes problemáticas, pois toda conquista gera grandes conflitos, os quais independente de quem ganhe sempre ocorre perdas, para isso os fins jurídicos são essenciais. Dallari (1995) afirma que cabe ao Estado desenvolvimento, segurança e progresso a sua sociedade. Contudo, o Estado se correlaciona com a Ciência Geográfica, dentre várias maneiras, através do poder, da demarcação e organização territorial, expondo a relação homem-natureza ao sistema capitalista, guiada Geografia Econômica, Geografia Política e Geopolítica, as quais os seus estudos e conhecimentos são essenciais para mutabilidade e concordância dos Estados na disputa pelo poder, o território [seu ordenamento] e inúmeras políticas territoriais e ambientais (FONSECA, 2022). Por isso, a seguir aborda-se alguns elementos relacionados a questão da gestão do território.

ORDENAMENTO TERRITORIAL

Entender o significado de ordenamento territorial, nos obriga a buscar a definição de ordem e território, termos muitos discutidos nos últimos tempos, principalmente pelos geógrafos. Saquet e Sposito (2008) destacam que ordem e território se refere as recentes transformações na “desordem mundial” e nas teorias chamadas pós-moderna.

Raffestin (1993, p.143) destaca que “é essencial compreender que o espaço é anterior ao território [...]”, pois esse espaço é o local onde se inicia o projeto de construção do território dos homens, sendo que muitas vezes esses projetos são marcados pelo poder, onde o

território possui sua identidade associadas aos limites geográficos, variando no tempo e no espaço. O autor exemplifica ainda que “[...] O espaço é a ‘prisão original’, o território é a prisão que os homens constroem para si” (RAFFESTIN, 1993, p.144, grifo do autor).

Gomes, Steinberger e Barbosa (2013) teorizam o pensamento de Milton Santos, o qual diferencia o espaço geográfico como uma classe histórica e permanente, que modifica de acordo com a necessidade da sua sociedade, tornando-se dessa forma em um território ou território usado que passa a se organizar através de formas, ações e objetos.

Ademais, Andrade (2004) reforça que o território vincula-se ao poder, seja ele, poder público, estatal ou empresas que se expandem ao território desprezando as fronteiras políticas. O autor reafirma esse fato ao associar o processo de globalização da economia com o descaso da importância das fronteiras políticas e a soberania dos estados.

O território não é apenas o conjunto dos sistemas naturais e de sistemas de coisas superpostas. O território tem que ser entendido como o território usado, não o território em si. O território usado é o chão mais a identidade. A identidade é o sentimento de pertencer àquilo que nos pertence. O território é o fundamento do trabalho, o lugar da residência, das trocas materiais e espirituais e do exercício da vida. O território em si não é uma categoria de análise em disciplinas históricas, como a Geografia. É o território usado que é uma categoria de análise. Aliás, a própria idéia de nação, e depois a idéia de Estado Nacional, decorrem dessa relação tornada profunda, porque um faz o outro, à maneira daquela célebre frase de Winston Churchill: “primeiro fazemos nossas casas, depois nossas casas nos fazem”. Assim é o território que ajuda a fabricar a nação, para que a nação depois o afeiçoe. (SANTOS, 1999, p. 8, grifo do autor).

Existe a necessidade de amplo conhecimento metodológico da formação do território, em especial o território brasileiro, iniciando pela sua colonização até a globalização, com o desenvolvimento da política de internacionalização da economia e o domínio inapropriado das fronteiras (ANDRADE, 2004).

A formação do território passou por várias alterações, daqueles grandes espaços surgiram as cidades, colônias, povoados, transformando a paisagem natural, através do conhecimento da delimitação do espaço geográfico, em um território construído pelos homens, sendo esse integrado ao Estado. Ao destacar o Estado, é necessário olhar o território na sua dimensão política, legitimando seu poder e sua dimensão jurídica, vinculando dessa forma, a dimensão política a existência do Estado, corroborando com a ideia do território do Estado ou Estado territorial (FONSECA, 2022).

Para organização do Estado, é importante a execução de um planejamento no âmbito da gestão para que seja executado o ordenamento de políticas públicas territoriais e ambientais, mesmo não possuindo um conceito definido (FONSECA, 2022).

Observamos que a definição da Carta Europeia de Ordenação do Território de 1984 se posiciona dentre as mais utilizadas, definindo o conceito de ordenamento territorial como a expressão espacial da harmonização de políticas econômica, social, cultural e ambiental, micro e macrorregionais, ora ciência, ora técnica administrativa, ora política pública concebidas com enfoque interdisciplinar e global, cujo objetivo é o desenvolvimento equilibrado das regiões e a organização física do espaço, segundo uma diretriz (COUNCIL OF EUROPE, 2010).

Logo, a responsabilidade pelo avanço dos processos territoriais, não cabe somente a gestão administrativa estatal, mas principalmente as estratégias políticas como um todo, pois, no Brasil, de acordo com a Constituição Federal de 1988 (artigo 21, inciso IX) é de competência da União “elaborar e executar planos nacionais e regionais de ordenação do território e desenvolvimento econômico e social” baseado e analisado em períodos distintos em que o país se encontra (BRASIL, 1988).

Haesbaert (2008) destaca que ao se ocupar e apoderar-se de um espaço, forma-se o território e automaticamente ordenamo-los, ou seja, executamos o ordenamento territorial. Assim, deve-se pensar no espaço geográfico como o ordenamento territorial que buscar ressaltar juntamente as forças econômicas, políticas culturais de forma distinta para cada local.

Contudo, é preciso atentar-se que o ordenamento territorial necessita que o Estado, como ator principal para a adoção de políticas públicas em seu território, se caracterize em um “jogo político” na sua formação e organização, dado o contexto sociopolítico contemporâneo.

POLÍTICAS PÚBLICAS

O Brasil é um país com vasta extensão territorial, e, por isso, dentre vários outros fatores, possui grande dificuldade na sua organização e gestão territorial. Como já enfatizado, o ordenamento territorial busca conciliar de forma distinta as forças econômicas e políticas culturais.

Desde então vários programas foram elaborados e implantados, com maior ou menor sucesso. Dentre eles, o Plano de Metas, no governo JK; o Plano Trienal, no governo João Goulart; e os Planos Nacionais de Desenvolvimento – I PND (1972/1974), II PND (1975/1979) e III PND (1980/1985) – nos governos militares, analisados no anexo 1, Relatório Técnico 1.3 / Políticas de Ordenação do Território: a contribuição de experiências nacionais e internacionais (MI, 2006, p. 132)

A Constituição Federal de 1988 definiu o Plano Plurianual (PPA) como sendo instrumento de planejamento do governo federal, estadual e municípios sendo a principal base das diretrizes dos governos (MI, 2006)

Steinberger (2013) afirma que na prática toda política pública concretiza-se no território, estando este sempre, explícito ou implicitamente, presente nessas ações. Admite que todas as políticas públicas possuem uma dimensão territorial. Moraes (2005) destaca que as políticas públicas podem ser agrupadas em três campos: políticas econômicas (cambial, financeira, tributária etc.), políticas sociais (educação, saúde, previdência etc.) e as políticas territoriais (urbanização, regionalização, transportes etc.).

Destarte, qualquer que seja o termo utilizado para adjetivar/classificar as políticas públicas, suas ações e efeitos se refletem de qualquer maneira no meio ambiente ou território, indiferente de seus conceitos, assim como, ressalta a definição dada por Massardier (2003), de que política pública seria a própria ação da autoridade pública de forma que o Estado é visto por vezes como uma instituição distante da sociedade devido ao seu domínio de gestão.

Dye (2009) analisa que política pública seria tudo que os governos procuram fazer ou deixam de fazer, reforçando que a falta do que fazer também pode ser compreendida como uma forma de política. Para Peters (1986), seria todas as ações dos governos que influenciam direta e indiretamente a vida de todos os cidadãos.

Outros autores possuem uma interpretação um pouco diferente de políticas públicas. É o caso de Muller (2002), que define políticas públicas como uma forma de conciliar as irregularidades que ocorre entre os setores e a sociedade global. Afirma que se trata de um conceito ligado ao Estado Moderno, onde suas decisões são tomadas baseada no princípio da democracia, onde as ações são regulares, institucionalizadas, com o governo buscando objetivos e fins determinados (BURSZTYN; BURSZTYN, 2012).

O que é importante destacar é que políticas públicas não engloba somente agentes governamentais, atualmente existem as concessões e até política de privatização. A política pública de concessão é aquela em que o Estado formula uma parceria com o setor privado para a execução um projeto, a qual essa empresa terá o direito de gerir administrativamente por determinado período. A política de privatização já faz com que o Estado autorize automaticamente a empresa privada, através de leilões, a tomar posse deste projeto.

O fator fundamental de uma política pública se abarca na elaboração de ações onde diminua a segregação social, auxiliando na qualidade de vida da sua comunidade tornando-a preparada para sua subsistência.

Logo, considerando que no âmbito da ciência geográfica há uma intrínseca relação entre o ordenamento do território, as políticas públicas e seus consequentes instrumentos, atualmente em Porto Murtinho ocorre a elaboração de seu Plano Diretor de forma concomitante as ações de implementação da Rota Bioceânica. Um cenário complexo de demanda uma análise deste projeto rodoviário internacional, visando compreender quais os possíveis impactos positivos e negativos os quais o município será submetido.

A ROTA BIOCEÂNICA, O PLANEJAMENTO DAS CIDADES E O PLANO DIRETOR

A organização do território abrange inúmeros estudos para o planejamento e gestão das cidades. Assim, existe a necessidade de instrumentalizar os gestores na regulação e uso do território, através de políticas públicas que normatizem os planejamentos e Planos Diretores das cidades brasileiras.

A política urbana estabelece na Lei 10.257/2001 (BRASIL, 2001) que todo município com mais de 20 mil habitantes deve elaborar e aprovar seu Plano Diretor, ou o município que participe de algum grande empreendimento na busca pelo seu desenvolvimento e que possua significativo impacto ambiental a nível regional ou nacional.

A ROTA BIOCEÂNICA

O transporte rodoviário é atualmente a principal fonte de movimentação de produtos nacionais e internacionais dos corredores de transportes, em todo o território nacional (PEREIRA; LESSA, 2011).

O governo federal busca através de programas, investir em infraestrutura rodoviária, com construções, pavimentações, recuperação e adequação de trechos rodoviários, diminuindo o custo com os transportes na circulação de mercadorias. O Programa “Avança Brasil” (2000-2003) é um desses programas que custeou grande parte dos trechos rodoviários, como, por exemplo, as BR-101 e BR-116, rodovia que beneficia o Mercosul, interligando os países da América do Sul (PEREIRA; LESSA, 2011).

O Mercosul (Mercado Comum do Sul) se formou através do Tratado de Assunção (1991), onde Brasil, Argentina, Uruguai e Paraguai traçaram um projeto de integração entre os países signatários, com objetivo de facilitar a comercialização e circulação de mercadorias e principalmente fomentar suas relações políticas (ME, 2021).

O estado de Mato Grosso do Sul está em uma localização geográfica privilegiada e possui grande potencial econômico na agropecuária, tendo como destino países asiáticos e países do Mercosul. A criação de “corredores de transportes” vem sendo discutida já algum tempo. Corroborando com essa perspectiva, a implantação de um Corredor Bioceânico tem sido estudada de forma enfática, buscando a viabilidade econômica ao escoamento da produção e contribuindo para uma melhor fluidez territorial até o Oceano Pacífico (CABRERA, 2020).

O ano de 2000 foi marcado pela criação da Iniciativa de Integração da Infraestrutura Regional Sul-americana (IIRSA), pelo governo de Fernando Henrique Cardoso (1995-2003), que tinha como objetivo a construção de redes de obras de infraestruturas (portos, hidrovias, corredores rodoviários, etc.), mas toda essa infraestrutura teve como principais obstáculos a Floresta Amazônica, Cordilheira dos Andes e o Pantanal. Esse projeto não obteve êxito, mas deixou ramificações, como a Hidrovia Paraná Paragua e a proposta da Rota de Integra Latino Americana (Rila) ou como  mais conhecida Rota Bioceânica (CAMPOS, 2020).

Diante desse pressuposto, aborda-se a Rota Bioceânica, que visa a interligao entre Brasil, Paraguai e Argentina aos portos do norte do Chile, ampliando as possibilidades de desenvolvimento socioeconmico de toda a região, buscando entender quais os benefícios e prejuízos socioeconmico, por exemplo,  populao do município de Porto Murtinho com a sua implementao (PEREIRA; ABRITA; FONSECA, 2021).

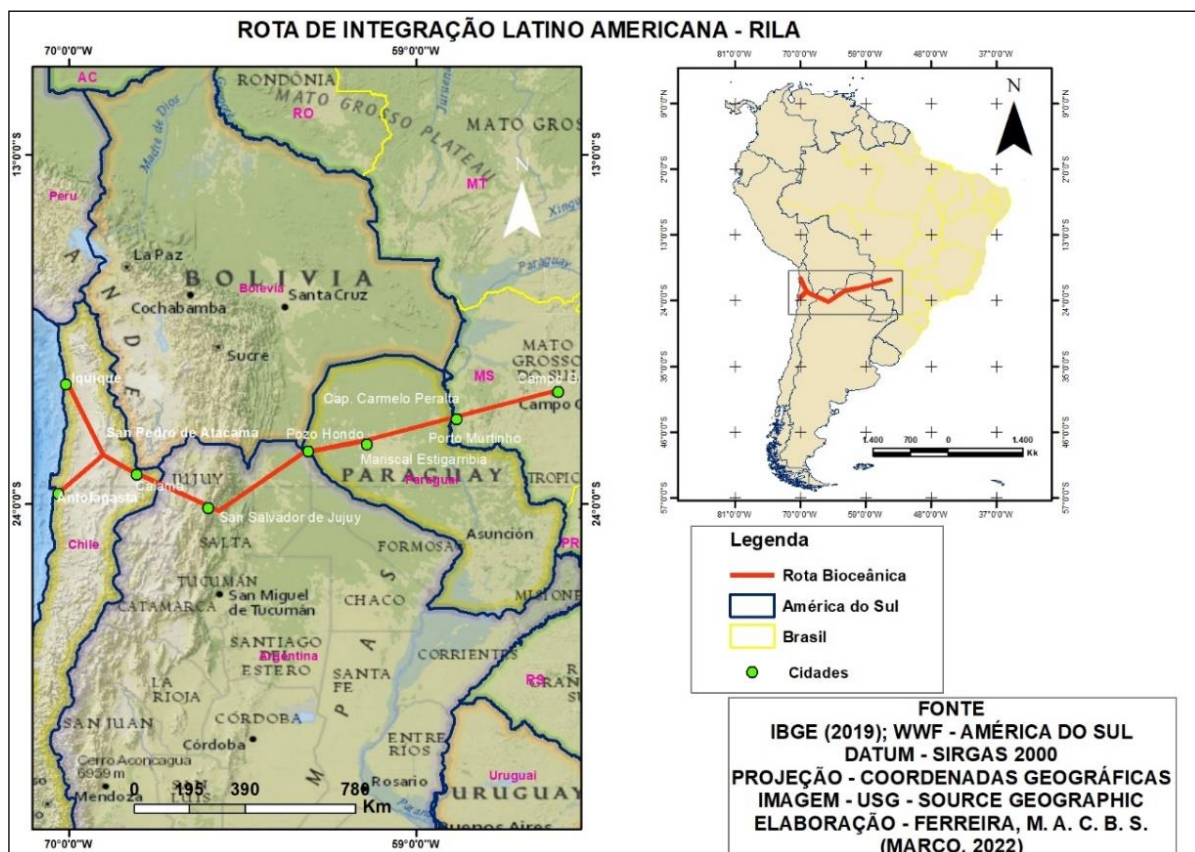
[...] estes portos, principalmente nas cidades de Iquique, Antofagasta e Mejillones, possuem tarifas portuárias competitivas, permitem acesso mais fácil a Ásia e sua estrutura geológica possibilita acesso de navios de porte muito elevado [...] (PEREIRA; ABRITA FONSECA. 2021, p. 2).

Devido a posio geográfica dos países que integram a Rota Bioceânica, os mesmos se tornam alvos de grande importância econômica para a América do Sul e a Costa Oeste do Pacífico, possibilitando a criao de uma plataforma comercial e desenvolvimento logístico, proporcionando uma cooperao entre os mesmos e aumento da concorrência nas exportaoes, conforme (figura 1).

O Brasil tem a responsabilidade, de acordo com o tratado, de realizar obras suplementares de acesso a ponte internacional que liga Porto Murtinho (BR) a Carmelo Peralta (PY - Paraguai). Uma extensão de 14 quilômetros em média, dando acesso a BR-267 a ponte internacional, melhorando também a pavimentação das estradas de acesso ao município (PORTO MURTINHO, 2022).

O principal trecho do estado de Mato Grosso do Sul já está com a pavimentação concluída, faltando apenas alguns quilômetros em estradas vicinais e o acesso a ponte no município, como relata Andrade (2022). Já na porção paraguaia, concluíram a primeira fase do perímetro de asfalto do Corredor Bioceânico, um trecho de 275,73 quilômetros da fronteira com o Brasil seguindo para a Argentina (MARQUES, 2022).

Figura 1 - Trajeto estimado da Rota de Integração Latino Americana (Rila)



Fonte - elaboração própria.

A Rota Bioceânica surge de maneira que a circulação e ordenamento territorial se articulem de forma a fomentar o desenvolvimento econômico, tendo o transporte rodoviário como o principal modal de transporte para o avanço da Rila, oferecendo possibilidades para a

que logística diminua os custos da circulação das mercadorias, aumentando a competitividade internacional de sua área de abrangência.

O PLANEJAMENTO DAS CIDADES

Carlos (2007, p. 28) entende que “O mundo se cria e recria a partir das relações que o homem mantém com a natureza e da maneira como ele se constrói enquanto indivíduo [...]”. Percebe-se que a citação parte de um pensamento antigo, no qual o homem se utiliza da natureza para sobreviver, não somente ao extrair sua subsistência, mas também seu modo e qualidade de vida, no momento, por exemplo, que os seres humanos deixam de ser nômades e passam a viver em grupos em um território “definitivo”. Para isso, ele utiliza da transformação do espaço na construção das cidades, em benefício de toda a sociedade.

[...] não raro, a cidade vem sendo pensada ora como quadro físico (um simples mapa aberto na prancheta), ora como meio ambiente urbano (e, nesta dimensão, “naturalizada”), e em ambos os casos, ignora-se o conteúdo da prática sócio-espacial que lhe dá forma e conteúdo [...] (CARLOS, 2007, p. 19, grifo do autor).

Logo, enfatiza-se que as cidades não se constroem sozinhas, é necessário que no decorrer da transformação dos espaços vazios, o homem busque um melhor aproveitamento do planejamento físico, político, social e principalmente administrativo para a criação das cidades, de sua morada.

O estudo geográfico do espaço urbano é um dos mais típicos das teorias e dos métodos da Geografia, mesmo para autores clássicos como Ratzel, Vidal de la Blache e Brunhes. A cidade nasce num ambiente geográfico definido, torna-se logo num espaço artificial, pelo menos aparentemente, e suas relações com o meio natural se tornam mais sutil do que as de um espaço rural (MONBIEG, 2004).

A ideia de planejamento da cidade moderna no Brasil, parte do surgimento das epidemias de febre amarela, varíola e cólera, além das doenças provenientes da ausência de saneamento básico na cidade do Rio de Janeiro, no início do século XIX, a qual não possuía abastecimento de água, transporte e programas de saúde. Com isso, emerge uma demanda por ações de urbanismo e pelo planejamento da cidade, que vise analisar os problemas do local de forma conjunta e não isoladamente, estudando o modo de vida e as transformações das classes populares (PECHMAN, 2002).

Pode-se compreender que o planejamento urbano consiste em analisar o contexto urbano e rural, a transformação do cenário natural no período de seu desenvolvimento, buscando entender a topografia local, o relevo, o clima, solo, etc., e suas ações e interações, buscando prever os impactos futuros positivos e negativos (MONBIEG, 2004). Um planejamento apresenta a necessidade de leitura da realidade do território, suas vocações, conflitos e interesses. O que ajuda a tirar o máximo proveito dos orçamentos municipais, informando os investimentos em infraestrutura e serviços, equilibrando as demandas de crescimento com as urgentes necessidades ambientais, econômicas, sociais e culturais (MONBIEG, 2004).

Compreende-se que, por exemplo, o planejamento urbano de Porto Murtinho, busca a organização do município, por ser considerado ponto estratégico para Rota Bioceânica, tornando-se essencial para o seu desenvolvimento local, que pode resultar na interação e sinergia entre qualidade de vida da população local (redução da pobreza, geração de riqueza e distribuição de ativos), juntamente com eficiência econômica e boa gestão pública (ASATO; GONÇALVES; WILKE, 2019).

O ordenamento do território de Porto Murtinho, perpassa pela criação do seu Plano Diretor, que tem como principal objetivo o planejamento futuro da cidade nos aspectos físicos, econômicos e sociais, atendendo a subsistência da comunidade conforme o Capítulo III da Lei nº 10257/2001 (BRASIL, 2001).

O PLANO DIRETOR MUNICIPAL

As diretrizes gerais para a política urbana são estabelecidas pelo Estatuto da Cidade (BRASIL, 2001). O Estatuto apresenta leis e normas de ordem pública que foram previstas e aprovadas na Carta Magna, permanecendo por muito tempo “engavetada”, mas que anos mais tarde entra em vigor com a aprovação do referido Estatuto.

A preocupação com o crescimento urbano desordenado e utilização do solo, a partir do século XX, se torna um dos principais fatores para a implantação do Estatuto da Cidade, conforme determina o Estatuto das Cidades (BRASIL, 2001) em seu Art. I, parágrafo único estabelecendo que o Estatuto da Cidade, constitui normas de ordem pública e interesse social que ajustam o uso da propriedade urbana em benefício a todos, da segurança e do bem-estar de toda a sociedade, assim como a inalterabilidade ambiental (BRASIL, 2001)

Floriani (2004) coloca que o planejamento é uma forma de gestão, um processo de organização de tarefas, com fases características que, em geral, definem os objetivos, as políticas e critérios, estabelece metas, controla e analisa as ações do planejamento.

O Estatuto da Cidade apresenta, entre os instrumentos de política urbana, no seu Capítulo II, o planejamento municipal que inclui o Plano Diretor, sendo o mecanismo fundamental para ordenar a expansão urbana, assegurando os direitos da comunidade quanto as suas necessidades.

O principal objetivo de um Plano Diretor é planejar o futuro da cidade, a partir do pensamento reflexivo sobre as funções exercidas no território (trabalho, moradia, lazer, etc) ordenando o pleno desenvolvimento das forças sociais existentes. Para tanto, é importante estabelecer como a propriedade cumprirá sua função social, de forma a garantir o acesso à terra urbanizada e regularizada, reconhecendo a todos os cidadãos o direito à moradia e aos serviços urbanos (BRASIL, 2001).

Diante deste pressuposto, o Plano Diretor visa planejar o futuro da cidade, a melhor forma de ocupação do território, analisando suas particularidades, e corroborando com uma melhor qualidade de vida para seus habitantes. O PD parte do princípio de um planejamento, ou seja, organizar suas ações futuras, baseada nas ações antigas e presentes.

Para sua elaboração é necessário que a população participe de todas as etapas prevista. A sociedade civil, organizada ou não, participa da leitura do território dirigido pelo Executivo e estruturado com o poder Legislativo. Todas as etapas do Plano Diretor devem ser conduzidas, elaboradas e acompanhadas pelas equipes técnicas da Prefeitura e por moradores do município (BRASIL, 2019).

Um Plano Diretor apresenta quatro etapas na sua elaboração, são elas:

1. Deve abordar a leitura do território, onde ocorre a exploração da realidade do município (tanto na atualidade como no passado, para aprendizagem), suas evoluções, conflitos e interesses, criando circunstância para uma metodologia de planejamento participativo.
2. Diz respeito a análise do banco de dados coletados, redação, edição e compatibilização dos dados coletados das leituras técnicas (e integração das equipes técnicas - consultoria e municipal), elaboração do resumo, discussão das estratégias, audiências públicas, para discutir e apresentar os resultados das análises.

3. Apresenta as prioridades e estratégias resultante no diagnóstico, para a elaboração de Políticas Públicas setoriais, para todas as áreas administrativas; meio ambiente, infraestrutura, sistema viário, educação, saúde, uso do solo, entre outras.
4. Estabelece elaboração do projeto de lei (minuta), onde se é constituída, adaptada e discutida com base nas propostas e diretrizes aprovadas pela comunidade durante a 2ª Audiência Pública.

A proposta do projeto de lei que institui o Plano Diretor, depois de discutido e finalizado, é entregue ao Prefeito, o qual deve encaminhar ao executivo para sua aprovação, destacando a importância da participação da sociedade em Audiência Pública. É de suma importância que a equipe de consultoria acompanhe esse processo. Com a aprovação, cabe ao Poder Executivo Municipal implementar suas ações e geri-las conforme previsto na Lei, tendo a comunidade o papel de fiscalizar esse processo (BRASIL, 2001).

Porto Murtinho, por meio de seu poder executivo, buscou elaborar seu Plano Diretor, no ano de 2020, sendo que um dos dados a ser analisado se trata dos impactos positivos e negativos da implementação da Rota Bioceânica no município, enfatizando o estudo do projeto e seus efeitos sob o ordenamento sob o território do município sul-mato-grossense.

PORTO MURTINHO E SEU PLANO DIRETOR: ANÁLISES E PERSPECTIVAS

Como já elencado, o Estatuto da Cidade (BRASIL, 2001) é o principal norteador no Brasil dos Planos Diretores Municipais, que reúne os instrumentos para organizar o território municipal em sua totalidade, incorporando as áreas urbanas e rurais, comunidades indígenas e tratando da proteção ambiental, entre outros.

Dentre outros instrumentos para a política urbana, temos o Zoneamento Ecológico Econômico Ambiental (ZEE) e plano de desenvolvimento econômico, que fazem parte do Planejamento Municipal (BRASIL, 2001) entre outros, que foram determinantes para a elaboração do Plano Diretor de Porto Murtinho, o qual iniciou seu projeto em 2019, com a participação de Universidades, da população e associações representativas e gestores, conforme detalharemos adiante

O MUNICÍPIO DE PORTO MURTINHO

Após o fim da Guerra da Tríplice Aliança, em 1870, o Brasil começou o processo de demarcação da linha divisória na fronteira com o Paraguai, tendo como Secretário da

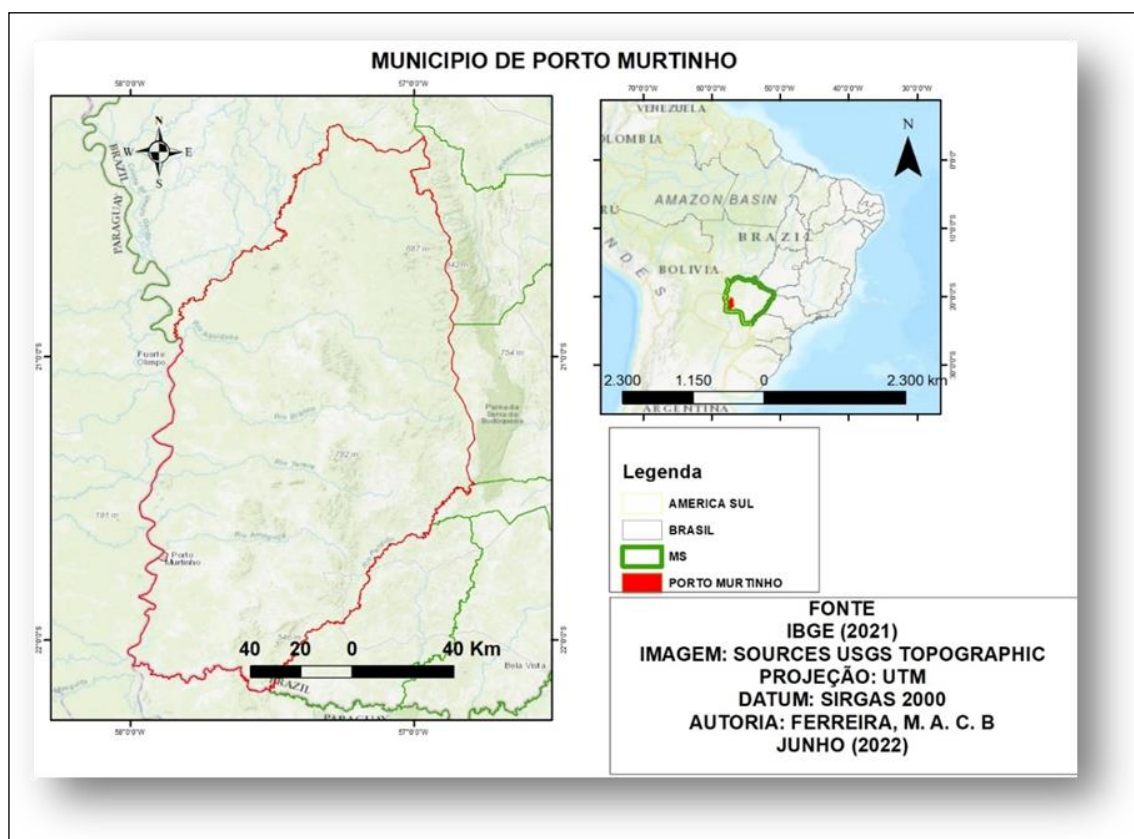
Comissão Mista de Limites Brasil, Tomas Laranjeiras. Houve o reconhecimento na região da fazenda Três Barras uma grande abundância de plantas nativas, a Erva Mate. Percebendo o grande valor comercial do produto no sul do país, Tomas Laranjeiras adquiriu permissão para sua exploração, investindo em infraestrutura na região e construindo o Porto Fluvial Murtinho, fator que contribuiu para futuramente a criação de Porto Murtinho (Figura 2) (LIMA, 2000).

Com sua localização geográfica de ligação estratégica, a uma distância de aproximadamente 50 quilômetros da foz do Rio Apa, encontro com o Rio Paraguai, Porto Murtinho recebeu esse nome em homenagem ao Dr. Joaquim Murtinho (1848-1911). Joaquim adquiriu 3660 hectares da fazenda Três Barras e instalou na região a sede da Companhia Mate Laranjeira e a sucursal do Banco Rio e Mato Grosso, no então Porto Fluvial Murtinho (LIMA, 2000).

A região foi elevada a categoria de Vila a partir de 1911, passando a chamar-se Porto Murtinho, sendo emancipado em 13 de junho de 1912 (PORTO MURTINHO, 2016). Com uma área territorial de aproximadamente 17 mil km², está localizado a sudoeste do estado de Mato Grosso do Sul, compondo a Região Geográfica Intermediária de Corumbá e na Imediata de Jardim, de acordo com a nova Divisão Regional do Brasil (IBGE, 2017). É também conhecida como Chaco Brasileiro, ou Baixo Pantanal, onde integra parte do Bioma Cerrado e Pantanal, fazendo fronteira com o país vizinho Paraguai (mapa 2) (IBGE, 2021).

O município apresenta grande diversidade da flora e fauna pantaneira, estando justamente localizada onde ocorre a transição dos Biomas Pantanal Brasileiro e Pantanal Paraguaio (PORTO MURTINHO, 2016), apresentando neste contexto um potencial turístico e econômico.

Figura 2 - Localização do município de Porto Murtinho



Fonte - elaboração própria

O município possuía uma população de 15.372 pessoas em 2010, de acordo com o censo (IBGE, 2010) e uma estimativa de 2021 em 17.460 habitantes IBGE (2021), um aumento de 13,58% em 11 anos. Mas, tal quantitativo demonstra que é um município pequeno, uma vez que equivale a apenas 0,006% da população sul-mato-grossense, estimada em 2021 em 2,84 milhões (IBGE, 2021). A densidade demográfica do município em 2010 corresponde a 0,87 hab/km², também bem abaixo da média estadual que apresenta uma densidade de 6,86 hab/km² (IBGE, 2010).

Porto Murtinho se apresenta como principal porta de acesso a Rota Bioceânica no território brasileiro. Trata-se de um corredor que tem como principal objetivo a interligação dos países Brasil, Paraguai, Argentina aos portos do Chile, reduzindo tempo e custo das exportações e importações aos países Asiático, contribuindo para o aumento da competitividade do setor produtivo e impulsionando na região o turismo (PEREIRA; ABRITA; FONSECA, 2021).

O Corredor Bioceânico se enquadra como um importante instrumento de desenvolvimento econômico no discurso governamental e da iniciativa privada, que defendem sua viabilização considerando a capacidade desse empreendimento trazer

uma maior fluidez aos fluxos, principalmente no que se refere ao tráfego rodoviário e o transporte de produtos com fins de exportação (CABRERA; CAMILO PEREIRA, 2021, p. 482).

Dessa forma, Porto Murtinho sofre significativas transformações no que se refere ao ordenamento do território, pois, com o intenso fluxo no município em decorrência da Rota Bioceânica, faz-se necessário o planejamento local e a elaboração do Plano Diretor, o qual objetiva-se em planejar o futuro da cidade, ocupando e planejando o território, analisando a estrutura e características da região e buscando uma melhor qualidade de vida para sua população.

O PLANO DIRETOR DE PORTO MURTINHO

Com o avanço das ações estatais relacionadas a Rota Bioceânica, elevou-se as demandas para o aperfeiçoamento da gestão territorial em seu trajeto, sobretudo todo o território (área urbana e rural) de Porto Murtinho que carece de um Plano Diretor, A partir do preconizado no Estatuto da Cidades, com apoio do Ministério do Desenvolvimento Regional (MDR), no ano de 2020, é iniciado a elaboração do Plano Diretor Municipal de Porto Murtinho, constituído em 4 (quatro) etapas: 1ª etapa – levantamento de dados e leitura do território; 2ª etapa – diagnóstico; 3ª etapa – proposta e diretriz; 4ª etapa – elaboração da Minuta do Projeto de Lei (sendo de responsabilidade da Prefeitura Municipal).

A proposta de elaboração do Plano Diretor de Porto Murtinho teve início através da cooperação entre a Universidade Federal de Mato Grosso do Sul (UFMS) e Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul (UEMS), Universidade Católica Dom Bosco (UCDB), seguindo o cronograma planejado pela equipe técnica. Todo o projeto foi subsidiado com recurso do Ministério do Desenvolvimento Regional (MDR) e por meio da Fapec (Fundação de Apoio à Pesquisa, ao Ensino e à Cultura)

Vale ressaltar que, de acordo com a equipe de trabalho responsável pelo estudo, as 3 (três) primeiras etapas já foram concluídas e devido a pandemia do Coronavírus em 2020 houve a necessidade de alteração em algumas metodologias e no cronograma, readaptando as atividades de forma que ocorresse o maior número possível da participação popular. Pode-se citar como exemplo a aplicação do questionário de forma eletrônica e remota para a população.

Dentre o amplo estudo realizado pela equipe do Plano Diretor, com a intenção de conhecer a opinião da população murtinhense, foi aplicado questionários que obtiveram

informações sobre a atual situação e expectativa da população sobre o empreendimento em implantação na região, a Rota Bioceânica, sendo analisado a partir do próximo tópico.

Na atualidade, a 4ª etapa não tem avançado devido aos impasses políticos existentes na região, por ser uma área de fronteira os acordos bilaterais não tiveram avanço até o momento, sendo assim, a elaboração e aprovação da lei que estabelece o plano diretor local está em tramitação, sem previsão de conclusão.

PERFIL DOS RESPONDENTES

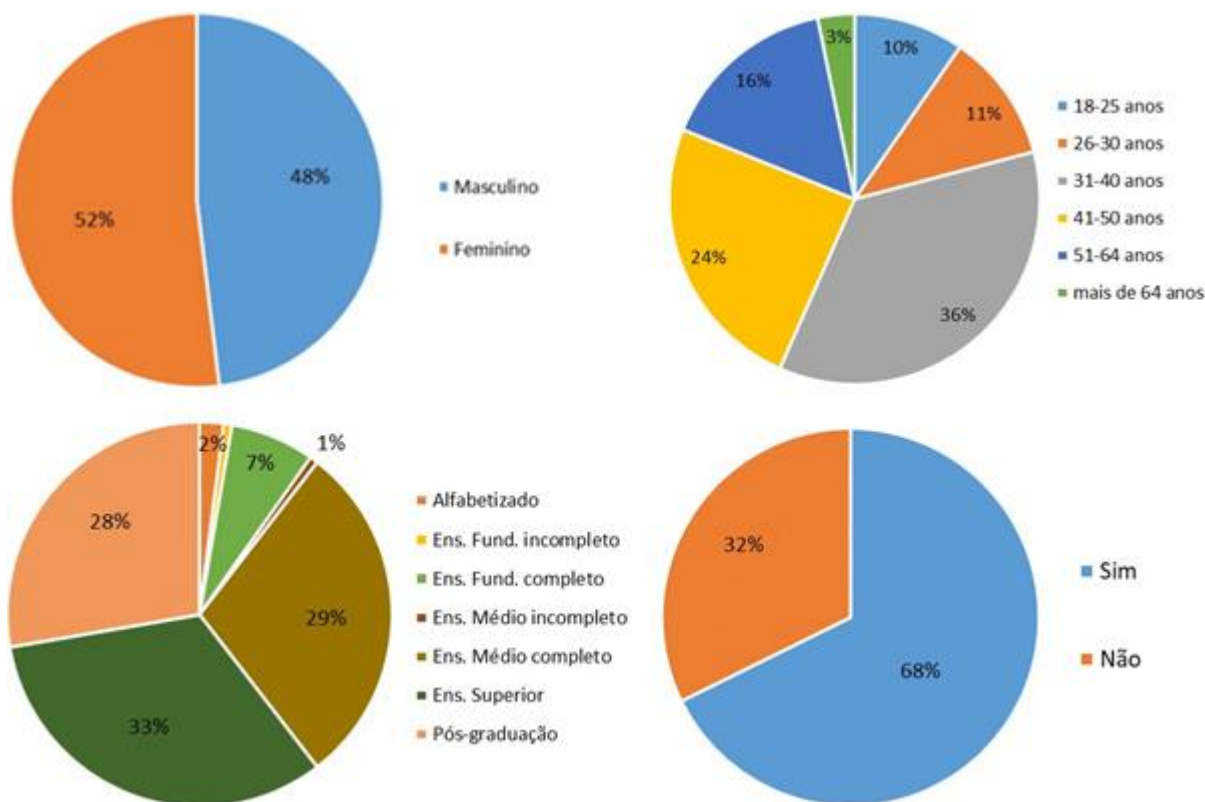
PERFIL SOCIOECONÔMICO

Com a intenção de conhecer a opinião da população murtinhense sobre a atual situação e expectativa sobre a Rota Bioceânica, foi aplicado um questionário de forma *online*, em decorrência da pandemia no ano de 2020, o que impediu a sua aplicação *in loco*. Esse questionário auxiliou aos gestores a entender vários aspectos da população e subsidiou a construção da atual proposta do Plano Diretor Municipal. A base de dados foi obtida junto aos membros da equipe que elaborou e aplicou tais questionários. Foram aplicadas um total de 96 questões abertas e fechadas, das quais 18 foram analisadas nesta, por estarem no contexto da pesquisa, sendo 8 fechadas e 10 abertas.

A referida base de dados conta com respostas de um total de 385 pessoas (o que equivale a 0,22% da população estimada de 2021 de acordo com IBGE para Porto Murtinho), as quais demonstraram seus pontos de vistas sobre as condições atuais do município e seus entendimentos e expectativa com a chegada da Rota Bioceânica.

Sobre o perfil dos respondentes, destaca-se a diversidade da faixa etária dos respondentes, sendo que 60% do total dos entrevistados possuem a idade de 31-50 anos, com um relativo equilíbrio entre os gêneros e gentilício murtinhense. Observa-se que 90% dos respondentes apresentam maior grau de instrução. Mostra, também, o interesse da sociedade em participar da política de desenvolvimento local (coletânea de gráficos 1).

Coletânea de gráficos 1 - Perfil dos respondentes*



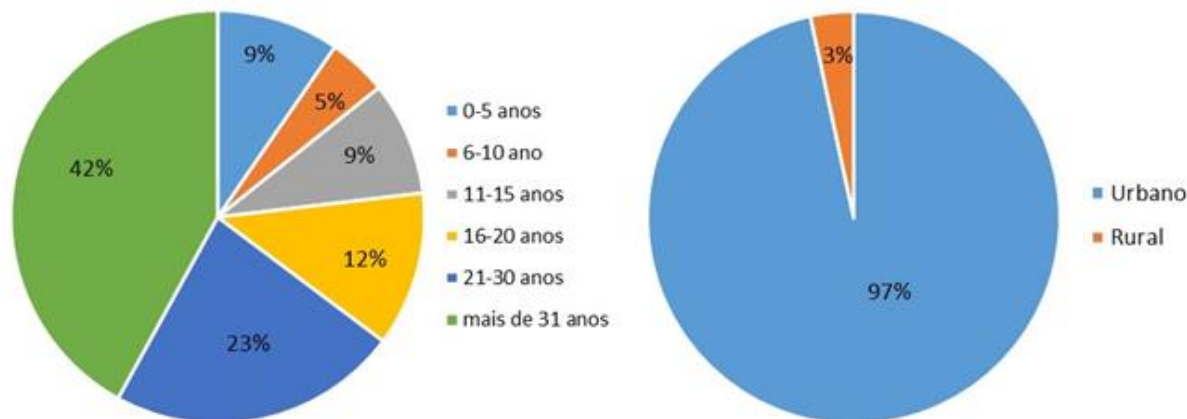
*acima/esquerda: gênero; acima/direita: faixa etária; abaixo/esquerda: escolaridade; abaixo/direita – natural de Porto Murtinho.

Fonte - Base de dados, Plano Diretor de Porto Murtinho (2020), elaboração própria.

Outro ponto a se destacar, quanto ao perfil dos respondentes, aborda a relação dos entrevistados com território de Porto Murtinho (coletânea de gráficos 2). Chama a atenção que 65% dos entrevistados moram no município há mais de 21 anos, e 97% da sua população são moradores da área urbana. Um total de 3% dos entrevistados, residem na área rural, o que demonstra que mesmo com a dificuldade que a pandemia no ano de 2020 estabeleceu, o questionário chegou a todo o território.

De acordo com os dados do IBGE (2010), o município possui 54% da sua população na área urbana e 25% na área rural. A diferença na porcentagem total da população do município pode ser determinada pela comunidade indígena que existe em Porto Murtinho e que não consta nos dados e também pela população rural. O que pode ter ocasionado a dificuldade de acesso ao questionário para registro de resposta, uma vez que quase a totalidade dos entrevistados residem na área urbana.

Coletânea de gráficos 2 - Relação dos entrevistados com o território de Porto Murtinho*

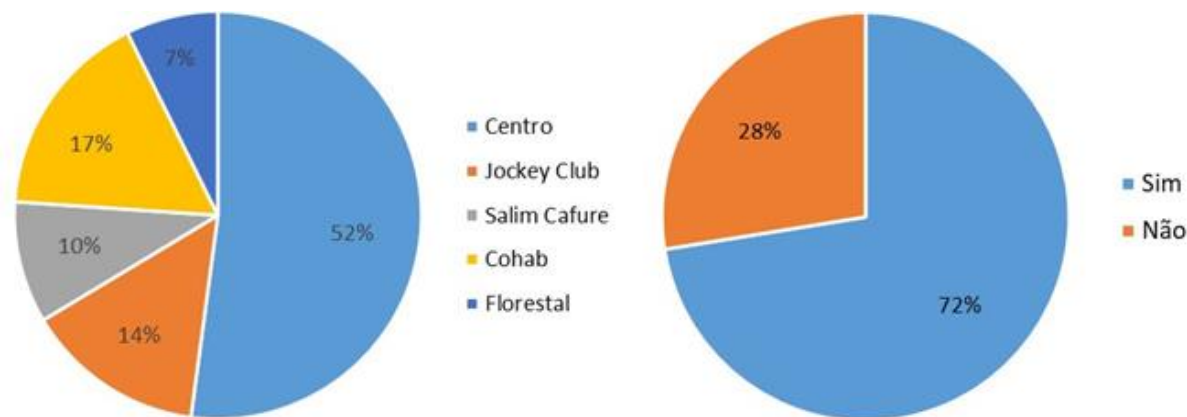


*esquerda: reside em Porto Murtinho há quantos anos; direita: reside em qual zona.

Fonte - Base de dados, Plano Diretor de Porto Murtinho (2020), elaboração própria.

A relação dos entrevistados com a Rota (coletânea de gráficos 3) se confirma, ao explorar as informações dos bairros que os respondentes moram e o reconhecimento da chegada da Rota, ressaltando o centro e regiões adjacente, que de forma positiva responderam conhecer a Rota, 72%, talvez pela facilidade de acesso as informações.

Coletânea de gráficos 3 - Relação dos entrevistados com a Rota*



*esquerda: reside em qual bairro; direita: conhece o projeto da Rota Bioceânica

Fonte - Base de dados, Plano Diretor de Porto Murtinho (2020), elaboração própria.

LEITURA COMUNITÁRIA DO TERRITÓRIO E SUA RELAÇÃO COM A ROTA

Na segunda parte do questionário, foram avaliadas por meio de pesquisas com respostas “abertas” as perspectivas futuras da população com implementação da Rota Bioceânica. A partir de respostas coletadas das manifestações pessoais, utilizou-se a metodologia de compilação daquelas que mais se destacaram.

Isso permitiu uma análise mais expressiva e focada que enfatiza o ponto de vista da maioria dos entrevistados pensa sobre o tema, destacando que, dos 385 respondentes, nem todos responderam as questões abertas que não eram obrigatórias.

- **NA SUA OPINIÃO, COMO A ROTA BIOCEÂNICA IRÁ BENEFICIAR O MUNICÍPIO?**

Dentre as respostas obtidas, 97% dos respondentes acreditam que de alguma forma a implantação e implementação da Rota Bioceânica trará benefícios a região como; aumento de emprego e renda, intercâmbio cultural e econômico, chegada de novas indústrias trazendo o desenvolvimento e infraestrutura para a cidade, principalmente com o aumento do fluxo de pessoa e mercadorias com as exportações o que gerará aumento do turismo e hotelaria. Confirmando a positividade da relação da Rota com a população

- **IMAGINE QUE VOCÊ ESTÁ NO ANO DE 2040. COM AS MUDANÇAS QUE ESTÃO ACONTECENDO E QUE NÃO IRÃO ACONTECER EM PORTO MURTINHO, QUAL A SUA SUGESTÃO PARA ORGANIZAR A CIDADE SEM SAIR DA ÁREA DO DIQUE?**

Das 324 respostas obtidas, evidenciou que 100% dos respondentes concordam que existe a necessidade organização e infraestrutura da cidade, principalmente em saneamento básico e a verticalização da cidade, pois com as alterações que estão acontecendo na cidade é notório a possibilidade de ocorrer o seu crescimento populacional, sendo assim fica evidente a urgência na conclusão do Plano Diretor do município para que se possa gerenciar o seu crescimento urbano de forma ordenada, como relataram vários dos respondentes.

- **QUAIS SÃO OS BENEFÍCIOS QUE A PONTE ENTRE PORTO MURTINHO E CARMELO PERALTA TRARÁ PARA VOCÊ E SUA FAMÍLIA?**

Por volta de 80% dos respondentes, a Rota pode proporcionar grandes benefícios para o município, com destaque para o turismo, comércio, geração de emprego, demonstrando a expectativa para o desenvolvimento local e a ampliação da integração internacional na área de fronteira. E apenas 20% não acreditam que a rota trará benefício para o município.

- NA SUA OPINIÃO, ALÉM DA PONTE QUE SERÁ CONSTRUÍDA, COMO PODERIA SER MELHOR A LIGAÇÃO E A RELAÇÃO DE PORTO MURTINHO E CARMELO PERALTA?

Dentre as respostas, 85% acreditam que deve existir um acordo entre os Brasil e Paraguai que auxilie os municípios fronteiriços em investimentos com programas culturais e comerciais. E 15% sugeriram a regulamentação de transportes alternativos, como construção da malha ferroviária, investimentos nas embarcações.

- COMO É A INTERAÇÃO COM OS PARAGUAIOS? QUANDO E ONDE OCORRE?

De acordo com os respondentes, 40% consideram a interação com os paraguaios boa, 20% possuem convivência diária, 30% possuem uma relação de comércio, trabalho 10% possuem uma relação de parentesco entre os mesmos.

- VOCÊ CONHECE E/OU FAZ PARTE DE MECANISMO/INSTÂNCIAS DE PARTICIPAÇÃO DA SUA CIDADE/COMUNIDADE?

De um total de 369 pessoas que responderam à pergunta, 58% responderam não participarem de nenhuma associação e que mesmo com os restantes 42% não participarem de alguma associação, é possível observar que a participação em representatividade destaca-se em quase a metade da população municipal.

- CITE 3 PONTOS POSITIVOS DE SE MORAR EM PORTO MURTINHO:

Os principais pontos descritos pelos respondentes sobre a moradia no município de refere ao fato de ser uma cidade pequena possui grande segurança (40%), a beleza cênica do Rio Paraguai (30%) e turismo (20%).

- CITE 3 PONTOS QUE PODERIAM MELHORAR EM PORTO MURTINHO

Os principais objetivos de melhorias para os respondentes se trata de mais infraestruturas (50%), segurança (30%) e educação (20%), o que corrobora com a necessidade de finalização do processo de aprovação do Plano Diretor de Porto Murtinho.

- TEM ALGUMA SUGESTÃO PARA ELABORAÇÃO DO PLANO DIRETOR DE PORTO MURTINHO?

Poucas pessoas responderam essa pergunta, mas existe um consenso entre as respostas, onde o desejo de participação da comunidade fica evidente, auxiliando nas sugestões sobre infraestrutura, educação, saúde e preservação do meio ambiente.

- **COMENTÁRIOS FINAIS ABERTOS**

Fica notório que 60% dos respondentes desejam uma maior participação da comunidade em estar ciente de grandes projetos como a implantação da Rota e do Plano Direto, 40% cobram ampla fiscalização das verbas públicas e cobranças de políticas públicas que beneficie toda a população.

Em vista das análises realizadas, apresenta-se a seguir as considerações finais, incluindo a síntese dos autores sobre tal exame.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A implantação da Rota Bioceânica em parte do estado de Mato Grosso do Sul, mais especificamente em Porto Murtinho, almeja contribuir para o crescimento econômico e desenvolvimento dos estados e municípios, interligando Brasil, Paraguai, Argentina e Chile aos países Asiáticos, o que demanda a elaboração de instrumentos que auxiliem no processo de ordenamento do território.

É patente que a forma como os municípios são organizados é reflexo dos processos históricos, econômicos, culturais e sociais de cada região. A elaboração de políticas públicas e decorrentes instrumentos que auxiliem na organização territorial tem se mostrado mais eficiente a cada dia, para isso o estudo das características e demandas do município e da compreensão da população sobre o empreendimento em si, se torna base primordial para a elaboração do Plano Diretor Municipal de Porto Murtinho

Ciente da chegada do Rota Bioceânica em seu território, Porto Murtinho viu a necessidade de pensar nesse planejamento para que o seu desenvolvimento siga de forma ordenada, para isso a função do Estado se torna primordial em atender as ânsias da população, garantindo a execução de políticas públicas que acolham as fases econômicas, sociais e territoriais (BRASIL, 2001)

Estabelecer as características do território, com uma leitura das políticas públicas existentes, se tornou base de apoio para entender a dinâmica populacional e a gestão das cidades. Dessa forma, a regulação e instrumentalização dos gestores no uso do território, mais

especificamente na implementação da Rota Bioceânica, demonstra a importância do empreendimento para essa evolução.

Devido ao esse movimento expansionista, faz-se necessário o ordenamento do território e a criação do Plano Diretor de Porto Murtinho se tornou indispensável, uma vez que possui como principal objetivo o planejamento futuro da cidade em todos os aspectos (físico, econômico e social) conforme enfatiza Estatuto da Cidade (BRASIL, 2001)

A política urbana se estabelece como principal instrumento do Estatuto da Cidade, busca a expansão urbana viabilizando os direitos da população local. Para o sucesso na elaboração do Plano Diretor é essencial a participação da população com suas análises do empreendimento e voz ativa nos positivos e negativos que o Plano Diretor passa trazer para o município.

A equipe técnico-científica que elaborou a atual proposta do Plano Diretor de Porto Murtinho, buscou reconhecer junto a população murtinhense as expectativas e compreensão de vários aspectos por meio de audiências públicas e um questionário aplicado remotamente.

Tal leitura do território procurou-se conhecer o perfil dos moradores e qual a contribuição socioeconômica que os mesmos esperam que a Rota Bioceânica possa trazer para o município. Basicamente os respondentes foram pessoas com escolaridade de ensino médio a superior e moradores há muitos anos no município, pessoas residentes na região urbana, fato que pode ter contribuído para não participação de todos os moradores, principalmente os moradores da zona rural, indígena, bem como daqueles que não tiveram acesso ou informação suficiente sobre a pesquisa

Também apresentou questões mais específicas, relacionado a Rota Bioceânica com perguntas abertas em que os respondentes manifestaram suas opiniões sobre o empreendimento. Tais questões abordou de forma geral, o conhecimento e o relacionamento da população local com seus vizinhos paraguaios, a opinião dos mesmos sobre o planejamento urbano e o desenvolvimento do Plano Diretor Municipal correspondente a implantação da Rota Bioceânica.

Em suma, a pesquisa indicou que quase a totalidade dos habitantes entrevistados possuem uma perspectiva de impactos positivos para o município com a implantação da referida Rota, no entanto, demandam uma maior participação no planejamento e tomada de decisões locais.

Além disso, mostrou que a população, apesar da baixa adesão, está de alguma forma integrada aos projetos de desenvolvimento do município, pois possuem ciência e

compreensão dos possíveis impactos positivos e negativos com a efetivação da ligação via ponte entre Porto Murtinho e Carmelo Peralta (PY).

A construção da ponte de ligação entre Porto Murtinho e Carmelo Peralta, traz grande expectativa de desenvolvimento entre os respondentes, com possibilidades de aumento de empregos, renda, facilidade de acesso ao país vizinho, intercâmbio cultural, entre outros. No entanto, ficou evidente nas respostas abertas, a preocupação da população com o destino final das verbas públicas aplicada para a elaboração do projeto

Observa-se também a não participação de grande parte da população, principalmente aqueles que possuem menor escolaridade e não habitam a área urbana sendo assim, pode-se concluir que esta parcela da população está mais distantes e/ou alheia ao processo de ordenamento do território murtinhense

Outro ponto de destaque é a elaboração do Plano Diretor do município que está atualmente paralisado, em decorrência de impasses políticos, o que mostra certa incoerência dos gestores com a busca pelo desenvolvimento e a organização do território para recebimento da Rota Bioceânica. Talvez essa situação se formalize pelo fato da previsão de finalização da ponte de acesso a Carmelo Peralta/PY, estar estimada para 2024, com licitação prevista para agosto de 2022 e pelo fato do seu acesso não se localizar diretamente dentro do perímetro urbano.

É patente a necessidade da finalização do Plano Diretor do município, através da aprovação da Lei na câmara municipal, auxiliando e fornecendo subsídios para a organização do território como um todo.

Por fim, é evidente que Porto Murtinho possui uma potencialidade em se tornar destaque no modal de transportes de fluxos materiais em direção ao Pacífico, até mesmo no âmbito nacional somado a sua atual perspectiva de escoamento fluvial pela Bacia do Paraguai. Logo, tal cenário apresenta possibilidade para o desenvolvimento de numerosas pesquisas científicas futuras, em várias áreas do conhecimento, sobretudo na Geografia.

Consideramos que esta pesquisa tem o mérito de apresentar dados preliminares, sobre um cenário anterior a Rila, fornecendo subsídios para pesquisas atuais, futuras e possibilitar sua continuidade por meio de questão que surgiram no decorrer de sua execução. Por exemplo, será que Porto Murtinho se tornará um importante nó da rede de fluxos rodoviários futuros, ou será apenas um ponto de passagem de veículos pouco influenciando na dinâmica municipal como um todo? Sem dúvida, dentro de alguns anos será possível analisar e responder tal pergunta.

AGRADECIMENTOS

Agradecemos a Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul (UEMS) pelo apoio institucional e ao Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq) pela Bolsa concedida para viabilização da execução desta pesquisa (Edital UEMS/CNPq nº 28/2020).

REFERÊNCIAS

ANDRADE, M. C. **A questão do território no Brasil**. 2 ed. São Paulo: Hucitec, 2004. 135 p.

ANDRADE, S. Pavimentação de 148 km de rodovias amplias eixos da Rota Bioceânica e beneficia sete municípios. **Ação e Governo – MS**, Mato Grosso do Sul, 9 de fevereiro de 2022. Disponível em <http://www.ms.gov.br/pavimentacao-de-148-km-de-rodovias-amplias-eixos-da-rota-bioceanica-e-beneficia-sete-municipios/> Acesso em: 27 de mai. 2022

AOKI, V. (Org.) **EJA Moderna: Educação de Jovens e Adultos**. São Paulo, Moderna, 2013, 424p.

ASATO, T. A; GONÇALVES, D. F; WILKE, E. P. Perspectiva do Corredor Bioceânico para o desenvolvimento local no estado de MS: o caso de Porto Murtinho. **Revista Interações**, Campo Grande, MS, v. 20, n. especial, p. 141-157, 2019. Disponível em <https://doi.org/10.20435/inter.v20iespecial.2476>. Acesso em: 18 fev. 2022.

BRASIL Congresso Nacional. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília. 1988.

BRASIL. **Lei nº 10.257 de 10 de julho de 2001**. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Casa Civil. Brasília, 2001.

BRASIL. Ministério do Desenvolvimento Regional - MDR. Ministério do Meio Ambiente - MMA. **Guia para elaboração e revisão de Planos Diretores**. Brasília: MDR/MMA, 2019.

BURSZTYN, M. A; BURSZTYN, M. **Fundamentos de política e gestão ambiental: os caminhos do desenvolvimento sustentável**. Rio de Janeiro: Garamond, 2012.

CABRERA, F. O. M. Implementação da Rota Bioceânica no Estado de Mato Grosso do Sul: Uma análise sobre a dinâmica econômica e suas implicações. **Revista Eletrônica da Associação dos Geógrafos Brasileiros Seção Três Lagoas**, Três Lagoas, MS v. 1, nº 31, 2020. Disponível em <https://periodicos.ufms.br/index.php/RevAGB/article/view/9874>. Acesso em: 14 dez. 2021.

CARLOS, A. F A. **O Espaço Urbano: Novos Escritos sobre a Cidade**. São Paulo: FFLCH, 2007, 123p.

CAMPOS, L. Rota Bioceânica – O que é e seus impactos diretos e indiretos. **ECO**A, Campo Grande- MS, 06 de fevereiro de 2020. Pantanal Notícias. Disponível em: <https://ecoa.org.br/rota-bioceanica-o-que-e-e-seus-impactos-diretos-e-indiretos/>. Acesso em: 14 nov. 2021.

COUNCIL OF EUROPE. **Conference of Ministers Responsible for Spatial/Regional Planning (CEMAT) - Basic texts (1970-2010):** Territory and landscape nº 3. Council of Europe Publishing: Strasbourg, 2010.

DALLARI, D. A. **Elementos de teoria Geral do Estado**. 19 ed, São Paulo: Editora Saraiva, 1995.

DYE, T. R. Mapeamento dos modelos de análise de políticas públicas. In: HEIDEMANN, F. G.; SALM, José Francisco (org.). **Políticas Públicas e desenvolvimento:** bases epistemológicas e modelos de análise. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2009. P. 99-129

FONSECA, R. O. O conceito de Estado: possibilidades de apreciação na perspectiva da ciência geográfica. **Geografia (Londrina)**, v. 31, n. 2, p. 9–24, 2022. DOI: 10.5433/2447-1747.2022v31n2p9.

FLORIANO, E. P. **Planejamento Ambiental**. Caderno Didático nº 6. Santa Rosa: ANORGS, 2004.

GOTTMANN, J. A Evolução do conceito de território. **Boletim Campineiro de Geografia**, v.2, n.3, 2012, p. 523

GOMES, M. S.; STEINBERGER, M; BARBOSA, R. P. O potencial político da categoria ‘território usado’. In: STEINBERGER, M. (org.). **Território, Estado e Políticas Públicas Espaciais**. Brasília: Ler Editora, 2013. 328 p.

HAESBAERT, R. Ordenamento Territorial. **Boletim Goiano de Geografia**, Goiânia, v. 26, n. 1, p. 117–124, 2008. Disponível em: <https://revistas.ufg.br/bgg/article/view/3572>. Acesso em: 4 ago. 2022.

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATISTICA. **População no último censo**. IBGE, Rio de Janeiro; Censo Demográfico 2010. Disponível em <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ms/porto-murtinho/panorama>. Acesso em: 22 mai. 2022

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATISTICA. **Divisão regional do Brasil em regiões geográficas imediatas e regiões geográficas intermediárias: 2017**, IBGE, Coordenação de Geografia. - Rio de Janeiro: IBGE, 2017. Disponível em <https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv100600.pdf>. Acesso em: 01 ago. 2022

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATISTICA. **População estimada**. IBGE, Diretoria de Pesquisas, Coordenação de População e Indicadores Sociais, Estimativas da população residente. Rio de Janeiro; Panorama, 2021. Disponível em <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ms/porto-murtinho/panorama>. Acesso em: 25 mai. 2022

LIMA, M. M. E.R. O Resgate de Porto Murtinho. **Ensaios e Ciências: Ciências Biológicas, Agrárias e da Saúde; Universidade Anhanguera, Campo Grande** vol. 4, núm. 3, dezembro, 2000, pp. 135- 143. Disponível em <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=26040309> Acesso em: 15 jun. 2022.

MASSARDIER, Gilles. **Politiques et action publiques**. Paris: Armand Colin, 2003.

MARQUES, H. Paraguai inaugura primeiro trecho asfaltado da Rota Bioceânica ao custo de US\$ 443 milhões. **Mídiamax**. 25 de fevereiro de 2022. Disponível em <https://midiamax.uol.com.br/cotidiano/2022/paraguai-inaugura-primeiro-trecho-asfaltado-da-rota-bioceanica-ao-custo-de-us-443-milhoes/> Acesso em: 25 mai. 2022.

ME – MINISTÉRIO DA ECONOMIA. **MERCOSUL – Mercado Comum do Sul. Ambiente em Migração**. Brasília: ME, 2021. Disponível em: <http://mdic.gov.br/index.php/comercio-exterior/negociacoes-internacionais/799-mercosul-mercado-comum-do-sul>. Acesso em 05 out. 2022.

MI – MINISTÉRIO DA INTEGRAÇÃO NACIONAL. **Subsídios para a definição da Política Nacional de Ordenamento do Território – PNOT (versão preliminar)**. Brasília: MI, 2006.

MONBIEG, P. Estudo geográfico das cidades. Chapecó/SC, **CIDADES**, v. 1, n. 2, 2004, p. 277-314. Disponível em: <https://periodicos.ufes.edu.br/index.php/cidades/article/view/12543>. Acesso em: 15 mar. 2022.

MORAES, A. C. R. **Geografia: pequena história crítica**. São Paulo, Hucitec, 1994.

MORAES, A. C. R. **Meio Ambiente e Ciências Humanas**. 4 ed., São Paulo: Annablume, 2005.

MULLER, Pierre. **Les politiques publiques**. 4 ed. Paris: PUF, 2000

PECHMAN, R.M. **Cidades estreitamente vigiadas: o detetive e o urbanista**. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2002.

PEREIRA, A. P. C. ABRITA, M. B. FONSECA, R. O. Circulação, desenvolvimento econômico e ordenamento territorial: elementos teóricos para análises de pesquisas sobre a Rota de Integração Latino Americana. **Confins**. 50, 2021. Disponível em <https://doi.org/10.4000/confins.37445>. Acesso em: 06 ago. 2022

PEREIRA. L. A. G, LESSA. S. N. O Processo de Planejamento e Desenvolvimento do Transporte Rodoviário no Brasil. **Caminhos de Geografia**, Uberlândia, v.12, n.40, p. 26-46, dez/2011 Disponível em: <http://www.ig.ufu.br/revista/caminhos.html>. Acesso em 05 out. 2022

PETERS, B. G. **American Public Policy**. New Jersey: Chatham House. 1986.

PORTO MURTINHO – MS. História da Cidade. **Cidade – Prefeitura Municipal de Porto Murtinho**, 2016. Disponível em <http://www.portomurtinho.ms.gov.br/historia> Acesso em: 15 jun. 2022

PORTO MURTINHO – MS. Agesul realiza mapeamento de acesso à ponte da Rota Bioceânica. **Notícias – Prefeitura Municipal de Porto Murtinho**, 04 de maio de 2022.

Disponível em <http://www.portomurtinho.ms.gov.br/noticia/527/agesul-realiza-mapeamento-de-acesso-a-ponte-da-rota-bioceanica> Acesso em: 23 mai. 2022

RAFFESTIN, C. **Por uma geografia do poder**. Tradução: Maria Cecília França São Paulo: Editora Ática, 1993. 269 p.

RAMOS, E. R. Noções Gerais sobre Origem do Estado e Estado, 12o Moderno. **Revista eletrônica de Estados Jurídicos e da Sociedade – UNIFEG**. v. 1, n. 1, p. 1-9, 2012. Disponível em: <https://www.unifeg.edu.br/revista/artigos-docentes/2012/Eduardo-da-Rosa-Ramos-Noco-es-Gerais-Sobre-a-Origem-do-Estado-Moderno.pdf>. Acesso em: 23 ago. 2021

SANTOS, M. **Metamorfose do Espaço Habitado**. 5. ed. São Paulo, Hucitec, 1997

SANTOS, M. **O Dinheiro e o Território**. 1999 (Mestrado em Geografia). Universidade Federal Fluminense, 1999. GEOgraphia: São Paulo, 1999.

SILVA, S. P. Considerações analíticas e operacionais sobre a abordagem territorial em políticas públicas. In: IPEA – INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA. **Brasil em desenvolvimento 2013: Estado, Planejamento e Políticas Públicas**. Editores Rogério Boueri e Marco Aurélio Costa. Brasília: Ipea, 2013.

SAQUET, M. A. SPOSITO, E. S. **Território e territorialidades: teorias, processos e conflitos**. 1.ed. São Paulo: Expressão Popular : UNESP. Programa de Pós-Graduação em Geografia, 2008, p. 386.

STEINBERGER, M. **Território, ambiente e políticas públicas espaciais**. Brasília: Paralelo 15 e LGE editora, 2006. 408 p.

STEINBERGER, M; ABIRACHED, C. F. A. Política ambiental: intervenção do Estado no uso da natureza e do território. In: STEINBERGER, Marília. **Território, Estado e políticas públicas espaciais**. Brasília: Ler Editora, 2013. p. 115-140.

Artigo recebido em: 07 de junho de 2023.

Artigo aceito em: 26 de setembro de 2023.

Artigo publicado em: 01 de janeiro de 2024.