

El trabajo ante la implementación del Corredor Bioceánico en Mato Grosso do Sul (BR)

O trabalho Frente à implementação do Corredor Bioceânico em
Mato Grosso do Sul (BR)

*The work in the face of the implementation of the Transoceanic Corridor in
Mato Grosso do Sul (BR)*

Tatiane Aparecida Dreger de Souza Fernandes¹

Antônio Hilário Aguilera Urquiza²

Ricardo Luiz Cruz²

Recibido el 31/07/2023; revisado y aprobado el 03/08/2023; aceptado el 10/08/2023

DOI: <http://dx.doi.org/10.20435/inter.v25i1.4218>

Resumen: El Corredor Bioceánico, o Ruta de Integración Latinoamericana- Rila, es un corredor vial que tiene como objetivo integrar el territorio latinoamericano y asiático. El discurso de los entusiastas del proyecto sugiere una serie de beneficios, incluido el desarrollo económico, la mejora de la competitividad de las cadenas productivas y mejores oportunidades de empleo a lo largo de esta ruta. Sin embargo, es notable la falta de información detallada sobre cómo se materializarán estas promesas y de qué manera la población local se relaciona o se ve contemplada – en su diversidad – en el proyecto. En este sentido, el objetivo de este trabajo es promover un debate reflexivo, más allá de la visión economicista e idealizada de la implementación del Corredor Bioceánico, con un enfoque en la cuestión del trabajo y teniendo como recorte espacial al estado de Mato Grosso do Sul. Para ello, esta investigación se basó en una revisión de la literatura, con análisis a partir de autores de la Antropología y la Geografía. Los resultados revelaron que la construcción del corredor debe pensarse más allá de los supuestos "beneficios económicos" que pueda generar. A pesar de que este trabajo se centra en análisis en Mato Grosso do Sul, las discusiones planteadas trascienden las fronteras del estado y son relevantes para toda la extensión de la implementación del corredor. Este trabajo destaca la necesidad de considerar las múltiples perspectivas involucradas en la construcción del Corredor Bioceánico, yendo más allá de sus supuestas ventajas económicas más generales.

Palabras clave: Corredor Bioceánico; trabajo; Mato Grosso do Sul; Ruta Bioceánica.

Resumo: O Corredor Bioceânico, ou Rota de Integração Latino Americana – Rila, é um corredor rodoviário que visa integrar o território latino-americano e asiático. O discurso dos entusiastas do empreendimento sugere uma série de benefícios, incluindo o desenvolvimento econômico, aprimoramento da competitividade das cadeias produtivas e melhores oportunidades de emprego ao longo dessa rota. No entanto, é notável a falta de informações detalhadas sobre como essas promessas serão concretizadas e de que forma a população local se relaciona ou é contemplada – em sua diversidade – com o projeto. Neste sentido, o objetivo deste trabalho é promover um debate reflexivo, para além da visão economicista e idealizada da implementação do Corredor Bioceânico, tendo como recorte espacial, o estado de Mato Grosso do Sul, e dando enfoque à questão do trabalho. Para tal, esta pesquisa utilizou-se de uma revisão da literatura, com análises a partir de autores da Antropologia e Geografia. Os resultados revelaram que a construção do corredor deve ser pensada para além dos supostos “benefícios econômicos” que ele possa gerar. Apesar deste trabalho concentrar as análises em Mato Grosso do Sul, as discussões levantadas extrapolam as fronteiras do estado, sendo relevantes para toda a extensão da implementação do corredor. Este trabalho chama a atenção para a necessidade de considerar as múltiplas perspectivas em jogo na construção do Corredor Bioceânico, indo além das suas supostas vantagens econômicas mais gerais.

Palavras-chave: Corredor Bioceânico; trabalho; Mato Grosso do Sul; Rota Bioceânica.

Abstract: The Bioceanic Corridor, or Latin American Integration Route - Rila, is a road corridor aimed at integrating the Latin American and Asian territories. The discourse of the project's enthusiasts suggests a series of benefits, including economic development, improved competitiveness of productive chains, and better employment opportunities along this route. However, the lack of detailed information on how these

¹ Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”, Presidente Prudente, São Paulo, Brasil.

² Universidade Federal de Mato Grosso do Sul (UFMS), Campo Grande, Mato Grosso do Sul, Brasil.

promises will be realized and how the local population relates to or is included – in its diversity – in the project is notable. In this sense, the objective of this work is to promote a reflective debate, beyond the economic and idealized vision of the implementation of the Bioceanic Corridor, with a spatial focus on the state of Mato Grosso do Sul, and with a focus on the issue of labor. For this purpose, this research used a literature review, with analyses based on authors from Anthropology and Geography. The results revealed that the construction of the corridor should be thought beyond the supposed "economic benefits" it may generate. Although this work concentrates the analyses on Mato Grosso do Sul, the discussions raised go beyond the borders of the state, being relevant for the entire extent of the corridor's implementation. This work draws attention to the need to consider the multiple perspectives at play in the construction of the Bioceanic Corridor, going beyond its supposed broader economic advantages.

Keywords: Bioceanic Corridor; work; Mato Grosso do Sul; Bioceanic Route.

1 INTRODUCCIÓN

El Corredor Bioceánico, o Ruta de Integración Latinoamericana (RILA), constituye una vía terrestre cuyo propósito es la integración de los territorios latinoamericano y asiático. Comenzando en el puerto de Santos (SP), esta ruta cruza diversos municipios clave, tales como Três Lagoas, Campo Grande y Porto Murtinho, situados en el estado de Mato Grosso do Sul. Posteriormente, a través de las fronteras internacionales, la RILA establece una conexión entre Brasil, Paraguay, Argentina y Chile. Una vez completada su construcción, permitirá el flujo de personas, bienes y servicios entre estos países, así como también con el mercado asiático (Camilo-Pereira; Abrita; Fonseca, 2020).

Los estudios enfocados en la temática del corredor han adquirido mayor profundidad a partir del año 2017 y, sobre todo, en los últimos tres años, con el inicio de las obras en la frontera entre Brasil y Paraguay. Estos análisis ponen de manifiesto las presuntas potencialidades del Corredor Bioceánico, tales como la generación de crecimiento económico, el estímulo al mercado turístico y la mayor oferta de empleo, que afectarían "positivamente" la calidad de vida de las poblaciones locales (Alves; Violin; Benites, 2021). No obstante, tal perspectiva parece estar arraigada en un enfoque economicista (o de carácter eminentemente económico), dejando de lado las múltiples perspectivas de los grupos sociales que habitan los espacios adyacentes y circundantes a las zonas de implementación de dicho corredor.

Camilo-Pereira, Abrita e Fonseca (2020) sostienen que el corredor bioceánico podría constituir una "ventana de oportunidades" (desde una perspectiva de desarrollo económico), pero enfatizan los desafíos – sociales – que entran en juego con su construcción, como el tráfico de drogas, personas y armas (Camilo-Pereira; Abrita; Fonseca, 2020). Considerando el proceso histórico que América Latina ha experimentado y sigue experimentando a lo largo del tiempo con políticas económicas vinculadas a la implementación del "libre mercado" (Cruz, 2022), los escenarios de subordinación y precarización laboral podrían volverse más recurrentes con la implementación del corredor.

Antonio Thomaz Jr. (2011) señala que en el siglo XX se volvió común el desplazamiento de trabajadores en busca de empleo en distintos lugares. Especialmente en el caso de Brasil, estas idas y venidas resultaron en la expulsión de miles de campesinos e indígenas de sus territorios, dirigiéndolos hacia los centros urbanos. Para asegurar su propia subsistencia, diversos grupos se adaptaron a nuevas ocupaciones, ya fueran asalariados, no asalariados o autónomos, compartiendo en común la precarización del trabajo. En cuanto a los indígenas y campesinos que eventualmente regresaron al campo, lo hicieron no como dueños de la tierra, sino como empleados (Thomaz Jr., 2011).

Ricardo Luiz Cruz (2022), al analizar el contexto laboral en América Latina, resalta que los grupos dominantes han logrado cohesionarse a escala global, mientras que los grupos dominados han enfrentado una realidad local en la cual se les exige una lucha constante entre sí para poder sobrevivir o ser reconocidos en el espacio público. Esta dinámica enmascara las divisiones estructurales subyacentes, en las cuales el sufrimiento es generado socialmente, especialmente en lo que respecta a las desigualdades en el acceso a recursos materiales y simbólicos.

Desde la perspectiva del corredor bioceánico, el turismo adquiere relevancia en el suroeste del estado de Mato Grosso do Sul, una región donde existe la expectativa de que los pueblos indígenas puedan comercializar artesanías después de la implementación de la ruta, con el fin de "atraer a turistas" a la región, basándose en lo que se denomina etnoturismo, es decir, en las prácticas culturales de los llamados pueblos tradicionales, convirtiéndolos incluso en un "atractivo" dentro de la cadena económica del turismo (Alves; Violin; Benites, 2021). Podría estar en juego la objetivación de estos sujetos (Cruz, 2022), al ser reconocidos como instrumentos para garantizar la satisfacción de un empleador/cliente, y teniendo que reinventarse constantemente para cumplir con las demandas de estos agentes.

En este sentido, surgen cuestionamientos relevantes: ¿La implementación del Corredor Bioceánico es un emprendimiento innovador capaz de traer beneficios significativos a las comunidades locales? ¿Qué tipos de ocupaciones serán generadas por esta ruta de integración? ¿Contarán con garantías o una remuneración digna? ¿Qué sociabilidades y/o singularidades no están siendo consideradas por los responsables del corredor? Así, el propósito de este trabajo es fomentar un debate reflexivo que vaya más allá de la visión economicista e idealizada de la implementación del Corredor Bioceánico, teniendo como marco espacial el estado de Mato Grosso do Sul y centrando la atención en la cuestión del trabajo.

Para esto, esta investigación se basó en una revisión de la literatura, con análisis realizados por autores de Antropología y Geografía, y el trabajo se divide en tres partes. Además de esta breve introducción, la segunda parte se fundamentó en estudios recientes sobre las expectativas generadas frente a la construcción del corredor bioceánico, explorando el posible potencial de generación de empleos en las localidades afectadas por el proyecto, reflexionando sobre los desafíos que las comunidades locales podrían enfrentar ante los sectores involucrados. Finalmente, se presentarán algunas consideraciones de carácter más general.

2 LAS FACETAS DE LA IMPLEMENTACIÓN DEL CORREDOR BIOCEÁNICO

Las promesas en torno a la implementación del Corredor Bioceánico involucran, por ejemplo, una mayor facilidad de circulación de personas entre el territorio latinoamericano, la intensificación de la exportación de materias primas de las cadenas productivas relacionadas con la agroindustria, el fomento del turismo, la generación de empleo y ingresos, y una mayor competitividad económica entre los países involucrados. Al realizar una investigación a través del motor de búsqueda Google, en la pestaña de noticias sobre el tema "Ruta Bioceánica", es evidente la gran cantidad de reportajes³ que enfatizan el potencial de "desarrollo económico"

³ Las noticias sobre el corredor bioceánico que fueron accedidas el 10 de julio de 2023 están disponibles en este enlace: https://www.google.com/search?sxsrf=AB5stBgP48gefclg0q5eJ_9vTY71fR2p0A:1689704943955&q=Rot+a+Bi+oce%C3%A2nica&tbm=nws&sa=X&ved=2ahUKewiBmNa38ZiAAxUnrZUCHSQuAIQQ0pQJegQIDRAB&biw=1366&bih=625

que generará esta iniciativa, así como los acuerdos estatales entre Brasil, Paraguay, Argentina y Chile, y las colaboraciones público-privadas involucradas.

La circulación territorial, resultante de la implementación de vías que promuevan la interconexión entre los territorios, provoca transformaciones en el espacio geográfico. Milton Santos (2014), al reflexionar sobre el espacio, señaló que este objeto de estudio posee características compuestas por elementos *fijos y flujos*. Los elementos fijos están anclados en los lugares, permitiendo que las acciones modifiquen el entorno mismo a través de los flujos, que reconfiguran las condiciones ambientales y sociales, redefiniendo los lugares.

Esta definición de Santos (2014) se encuentra en consonancia con las ideas de Clifford (1992) sobre los "lugares atravesados", resaltados por el autor. Incluso cuando se encuentran en una condición de inmovilidad, los lugares a través de los atravesamientos (flujos) generan interacciones sociales, políticas y económicas. Algunos ejemplos de atravesamientos involucran diversos productos, trabajadores, migrantes, inmigrantes y turistas.

El corredor bioceánico, cuyo objetivo principal es facilitar la circulación mercantil entre América Latina y Asia, se percibe como "teniendo un gran potencial", y bajo estos términos se ha estado considerando el "desarrollo económico". Sin embargo, a medida que avanzamos en la investigación bibliográfica, no fue posible encontrar trabajos académicos que se enfoquen en las supuestas "mejoras" generadas por la influencia de esta ruta.

Por ejemplo, se habla mucho sobre las oportunidades laborales disponibles a partir de la apertura del corredor, pero ¿qué tipos de trabajos? ¿Quiénes serán los profesionales que laborarán en estos espacios? ¿Existe ya algún tipo de capacitación disponible para las comunidades locales con el fin de integrarlas en este sector? ¿O la mayoría de los trabajadores serán atraídos desde otras localidades? En caso afirmativo, ¿están los espacios preparados para recibirlos? Estas interrogantes parecen no tener respuestas suficientes; por el contrario, el enfoque de la literatura respecto a este emprendimiento internacional parece centrarse en los "desafíos" para la implementación del corredor (Camilo-Pereira; Abrita; Fonseca, 2020). No obstante, ¿cómo se enfrentarán, pensarán o guiarán estos desafíos, y bajo qué enfoques?

Dentro del recorte espacial de este estudio (el estado de Mato Grosso do Sul), la Rila se ha considerado en íntima asociación con el agronegocio. Municipios como Inocência, Água Clara, Três Lagoas, Aparecida do Taboado, Selvíria y Chapadão do Sul, que tienen una cadena productiva vinculada a la celulosa, ya están experimentando los impactos del corredor, como es el caso de Inocência, que recibirá inversiones para la producción de celulosa a partir de 2025 por parte del grupo chileno Arauco (Mato Grosso do Sul, 2023).

La ciudad de Três Lagoas ha estado buscando el desarrollo económico desde la década de 1970, en el contexto de la instalación de industrias y grandes emprendimientos, comenzando con la central hidroeléctrica de Jupirá y más recientemente con la industria de la celulosa (Suzano). Se ha constatado que estas iniciativas no generaron cambios positivos desde el punto de vista de una parte de la sociedad local (Fernandes; Abrita; Ribeiro, 2022).

La generación de empleos mostró fluctuaciones, con un aumento durante la fase de construcción de las industrias, seguido por la llegada masiva de trabajadores de otras regiones. Después de la conclusión de las obras, la ciudad tuvo que gestionar el alto volumen de personas que quedaron sin ocupación. Además de las variaciones en el empleo y el desempleo, el municipio también enfrenta desafíos como el alto costo de vida, la degradación ambiental y la exigencia de que los trabajadores locales se adapten a las demandas del trabajo industrial,

transfiriendo la responsabilidad de la capacitación a los propios ciudadanos (Fernandes; Abrita; Ribeiro, 2022).

A geração de empregos, aumento da renda, e até mesmo a intensificação da capacitação profissional, possibilitou “novos padrões de trabalho” e quem se qualificou profissionalmente conseguiu se inserir nas indústrias. Porém, a baixa escolaridade da população local seria um fator limitante e a sociedade deveria se “conscientizar” buscando “no mínimo” uma escolaridade média e assim elevar a produtividade industrial do município (Tisott *et al*, 2017). É importante considerar a existência de importantes pontos críticos para reflexão, primeiro os interesses capitalistas esquecem que uma sociedade não é constituída apenas por um conhecimento puramente único (tecnicista). Depois em transferir o papel do Estado para fornecer educação de qualidade para a própria população deixando a entender que estes mesmos não “correm atrás” da educação, qualificação etc., o Estado possui o dever de abrir caminhos para que estes povos saiam de histórias pré-estabelecidas é importante apontar a realidade imposta às famílias trabalhadoras com jornadas extensas e remunerações aquém das necessidades mínimas. Este trabalhador/a está totalmente envolvido/a nos desafios de sobrevivência básicos e muitas vezes sente-se “aprisionado/a” para conseguir buscar patamares mais elevados de escolaridade (Fernandes; Abrita; Ribeiro, 2022, p. 173).

La ciudad de Ribas do Rio Pardo parece estar experimentando un proceso muy similar al de Três Lagoas, en nombre del llamado "desarrollo". Debido a su inserción en el sector de producción de celulosa y habiendo recibido recientemente, en su territorio, trabajadores de todo el estado de Mato Grosso do Sul para laborar en la instalación de la industria Suzano (Semagro, 2022). A pesar de que la empresa cuenta con "proyectos de desarrollo sostenible" en colaboración con el ayuntamiento, es necesario reconocer que la cadena productiva en la que está inserta puede ocasionar perjuicios sociales y ambientales en su entorno, y la implementación del corredor podría impulsarlos.

Incluso ante las evidencias presentadas hasta este punto, se habla poco sobre las condiciones que se brindarán al trabajador al ocupar funciones generadas por influencia o como consecuencia de la ruta de integración. Cabe destacar que las estrategias de acumulación en América Latina tienden a ocultar el sufrimiento de aquellos reconocidos únicamente como "mano de obra", naturalizando sus dolores y dificultades (Cruz, 2022). Sin embargo, cualquier emprendimiento de esta envergadura solo es posible con la participación de una masa de trabajadores. ¿Qué decir de las condiciones laborales que enfrentan estos sujetos durante y después de la realización de las obras?

Cabe señalar que existen demostraciones de apoyo en relación a la ruta por parte de la población de las ciudades por las cuales pasará el corredor. Estas manifestaciones reflejan la esperanza de que el desarrollo, el empleo y los ingresos también lleguen a las vidas de sus ciudadanos (Almeida; Teixeira; Figueira, 2019; Asato; Marques; Buzarquis, 2019). Se observa que las promesas sobre la mejora de las condiciones de vida en las áreas afectadas por el corredor bioceánico pueden estar gradualmente solidificándose, lo que podría llevar a la población local a adoptar el discurso acrítico del "progreso".

Pues, si se mantienen los mismos modelos de explotación capitalista y, sobre todo, los patrones productivos del agronegocio, existe la posibilidad de que este escenario se repita en todo el territorio de Mato Grosso do Sul: impacto socioambiental y concentración de ingresos. Además, se infiere que durante la implementación del corredor bioceánico se intensificará la demanda de trabajadores en los sectores de transporte de carga, construcción civil, actividades de apoyo y trabajo portuario (Aquino; Félix, 2023).

Tras la conclusión de las obras, podría surgir un escenario similar al de Três Lagoas también en la ciudad de Porto Murtinho (MS), debido a la instalación del puente de integración conectado al corredor, que cruza el río Paraguay. Inicialmente, podría favorecer la movilidad, incluso de las comunidades tradicionales entre ambos lados de la frontera; sin embargo, por otro lado, implicará la potenciación del flujo de capital, mercancías y la explotación de los recursos humanos y ambientales.

La viabilización del Corredor Bioceánico, en este contexto, podría ampliar el potencial turístico en la región del bajo Pantanal, que abarca Porto Murtinho, Jardim y Bonito (Asato; Marques; Buzarquis, 2019). Porto Murtinho, en particular, podría enfrentar mayores dificultades debido a su frontera con Carmelo Peralta (PY), como la violencia urbana, la falta de acceso a bienes y servicios, los bajos salarios, la escasez de empleos y oportunidades de acceso (Almeida; Teixeira; Figueira, 2019).

Según el relevamiento, Porto Murtinho cuenta con comunidades indígenas en su territorio, en total son seis comunidades de los pueblos Kadiwéu y una (Aldea São João) en la que conviven el pueblo Kadiwéu, terena y el pueblo Kinikinau (Setescc, 2019). Las festividades y celebraciones son comunes en las aldeas, como la fiesta de la moza, cultos a figuras mitológicas de los Bobos (Bobotedi), danzas tradicionales como la amarelinha y el tamanduá al ritmo de instrumentos como flautas y tambores (Silva, 2015), siendo el elemento más destacado la cerámica producida especialmente por las mujeres de estas etnias, con elaborados diseños geométricos impresos en forma de grafismos en sus vasijas.

A las orillas del río Paraguay, es posible encontrar piloteiros, piloteiras e isqueiros⁴, que viven esencialmente de la pesca y el turismo de pesca (Campos; Farias, 2022). Además, existen agricultores campesinos en las zonas de asentamientos rurales y en las aldeas indígenas, con particularidades específicas en cuanto a las actividades practicadas y la cultura de cada grupo social (Costa; Rodrigues; Saquet, 2021).

En este sentido, podemos añadir que las comunidades locales tendrán que enfrentar la intensificación de las actividades turísticas en todas sus formas. En primer lugar, en el contexto de las comunidades indígenas, el capital y su faceta representada por el turismo surgen con ciertas formas de amenaza para estos pueblos, como ya se mencionó en la primera parte de este trabajo: incluso el etnoturismo puede llevar a una perspectiva puramente consumista, en la cual los elementos tradicionales de estas comunidades pueden transformarse en meros productos, sin tener en cuenta la singularidad de los modos de vida de estos agentes.

Aunque generalmente se presenta como una forma de valorización de la cultura, en realidad, el turismo local puede reforzar una relación de tipo "colonizador/colonizado", en la que los sujetos aparecen "como medios para proporcionar una satisfacción momentánea a un empleador o cliente, por ejemplo", y tienen que "recrearse continuamente como objetos 'deseables y deseados'" (Cruz, 2022, p. 101. Nuestra traducción). ¿Hasta qué punto, y en nombre de un supuesto "desarrollo", se tendrán en cuenta sus deseos, intereses y necesidades?

El propio turismo contemplativo del paisaje también puede impactar la vida social, cultural y económica de los piloteiros y piloteiras que residen en Porto Murtinho, así como de

⁴ Los piloteiros/piloteiras son trabajadores que viven de la pesca, además de esta actividad de subsistencia, estos profesionales también atienden a turistas del turismo de pesca deportiva y turismo contemplativo del paisaje. Por otro lado, los isqueiros, según Banducci Jr. (2006), son vendedores de señuelos que atienden a pescadores/piloteiros y turistas.

las comunidades tradicionales. Como ejemplo de esto, en la comunidad de Passo do Lontra, ubicada en las orillas del río Miranda y de la Estrada Parque Pantanal (EPP), los piloteiros, piloteiras e isqueiros que residen allí dependen además de la pesca, del turismo contemplativo; sin embargo, las instalaciones de diversas posadas en los límites de la comunidad atraen todo el flujo de turistas, dejando solo la subocupación para estos trabajadores.

En un relato recopilado durante una conversación informal con un ex piloteiro, descubrimos que ese hombre prefirió vender su bote y montar su propio comercio en lugar de depender del turismo, porque, en sus palabras, "*un día comemos, al siguiente no*". En otra conversación, una informante – piloteira – llegó a relatar que es común quedarse sin atender a turistas durante unos tres meses.

La instalación del corredor bioceánico en Porto Murtinho, además de los avances prometidos y las posibilidades de "progreso", también representa algunas amenazas. Podemos afirmar esto a partir del ejemplo de la comunidad de Passo do Lontra, donde las agencias que promueven el "turismo contemplativo" actúan en asociación con las infraestructuras hoteleras de la región, pero con la población local siendo incluida de manera precaria desde el punto de vista social y económico. El antropólogo francés Marc Augé (2010), al reflexionar sobre el "turismo de masas", llama la atención sobre cómo los paisajes paradisíacos circulan por las redes en los sistemas de información (internet, televisión) y dan paso al "consumismo de los lugares".

Este tipo de mecanismo produce un enfoque superficial y descontextualizado, que puede llevar a los turistas a experiencias vacías, sin reflexión y con una valoración superficial de la cultura. El paisaje se convierte en un mero producto, ocultando las incongruencias de la vida social, como la precariedad del trabajo y la falta de acceso a oportunidades, así como las singularidades de los modos de vida. Así, el mercado turístico basado en los paisajes no refleja las realidades y actividades cotidianas de los individuos (Santos, 2014), ni sus dilemas o conflictos.

Un punto que requiere reflexión está relacionado con la construcción del puente sobre el río Paraguay, que posibilitará un mayor flujo de transporte de *commodities*. Las implicaciones de este escenario están vinculadas a la conexión entre el corredor bioceánico y la construcción de la Hidrovía Paraná-Paraguay. Esta hidrovía facilitará el rápido desplazamiento de estos productos hacia los puertos de Chile, al final del corredor bioceánico. La unidad de construcción de estos emprendimientos amenaza toda la cultura local, ya que el río Paraguay está completamente involucrado en las actividades laborales de las comunidades tradicionales, siendo su principal fuente de ingresos (Campos; Farias, 2022).

Aquino y Félix (2023) también llaman la atención sobre la ciudad de Porto Murtinho. El trabajo generado en este lugar después de la implementación del puente de conexión del corredor presenta elementos inéditos en relación con la doctrina jurídica brasileña. En nuestra investigación, constatamos que Porto Murtinho es atendido por el Tribunal Laboral de la ciudad de Jardim, lo que significa que, para ser jurídicamente reconocidas, las disputas individuales y colectivas de los trabajadores relacionadas con la ruta de integración en Porto Murtinho deberán ser remitidas a una localidad a unos 203 km de distancia. Además, en este escenario, nos encontramos ante una multiplicidad de ordenamientos jurídicos, sin un marco normativo previo específico para el tránsito transfronterizo de trabajadores proporcionado por el corredor (Aquino; Félix, 2023). ¿Hasta qué punto la supervisión y denuncia contra la informalidad laboral, la baja remuneración y la mano de obra esclava de extranjeros y migrantes formarán parte de esta coyuntura?

De todos modos, incluso frente a estos problemas visibles desde una perspectiva crítica, las preocupaciones relacionadas con la implementación del corredor bioceánico parecen estar más vinculadas al enfoque económico, en términos de inversión en el sector privado, crecimiento del Producto Interno Bruto (PIB), facilidad de circulación y comodidad de los turistas.

A abordagem do ponto de vista do turismo é necessária uma vez que este mantém hábitos distintos de pessoas que viajam para realizar atividades remuneradas ou não, como aponta Urry (1996). **Trabalhadores, representantes comerciais, pesquisadores e caminhoneiros, ao transitarem regularmente nesses locais, mantêm conhecimentos e práticas que os permitem superar as dificuldades** eventualmente impostas nas fronteiras. O turista, que viaja esporadicamente, não possui esse conhecimento e se irrita com as dificuldades encontradas, prejudicando, assim, a sua experiência de viagem (Lunas; Melo; Lunas, 2019, p. 32, énfasis nuestro).

Al leer este fragmento, se percibe que los desafíos que traerá el corredor bioceánico superan el umbral del consumo de los lugares, los paisajes, los territorios físicos y simbólicos, del Espacio Geográfico, el llamado turismo "contemplativo". Ruy Braga (2006, p. 136 Nuestra traducción) destaca que "la 'borradura' del trabajador configura una 'derrota simbólica' que contribuye a desmovilizar lo que antes solía denominarse 'clase obrera'". La "derrota simbólica" es la consecuencia de la correlación de fuerzas sociales desfavorable para la clase trabajadora. ¿Hasta qué punto se considerarán y se considerarán los deseos, intereses y perspectivas de los trabajadores en torno al corredor bioceánico?

En este caso, es pertinente reflexionar sobre cómo los agentes del corredor bioceánico pueden valerse de su poder simbólico como instrumento de imposición de sus puntos de vista en relación con los trabajadores locales. Bourdieu (2007) expone que este tipo de poder funciona como un aparato para moldear las disposiciones presentes en el campo, creando realidades que someten a los individuos al conformismo lógico, generando violencia simbólica e intensificando, por lo tanto, la distribución desigual de capitales simbólicos, culturales, sociales y económicos (Bourdieu, 2013).

El territorio se caracteriza así por la mala distribución de capitales y accesos, lo que aparentemente puede ocurrir en el corredor bioceánico; exigiendo que los grupos sociales puedan "superar las dificultades (Lunas; Melo; Lunas, 2019, p. 32. Nuestra traducción)", conformarse a lo que se les presenta e incorporar estas disposiciones, en virtud de su propia subsistencia, intensificando las relaciones de poder, las desigualdades sociales y la reproducción de jerarquías, es decir, reforzando las dinámicas de sumisión y limitando la autonomía y la resistencia de las comunidades involucradas.

Según Milton Santos (2012) indica, el territorio se valora/desvalora de acuerdo con los intereses consentidos y concebidos por el Estado. En otras palabras, es necesario identificar los espacios/lugares que los individuos ocupan, de acuerdo con las influencias externas e internas de los agentes económicos y las condiciones dadas a la división social del trabajo en las localidades. Estas condiciones son llamadas por Santos (2012) herencias/formas, configuran divisiones del trabajo que se distribuyen por el territorio, moldeándose y produciendo nuevos arreglos espaciales.

El corredor bioceánico debe ser comprendido dentro de la coyuntura de la división socioterritorial del trabajo. Esta división trasciende lo local (Santos, 2012) y puede relacionarse con la negación de afectos, vivencias y singularidades. El Estado participa en el sistema de

"socialización capitalista" (Santos, 2012, p. 120. Nuestra traducción), delegando "a los individuos la tarea de 'ajustarse' a las demandas del mercado laboral" (Cruz, 2022, p. 101. Nuestra traducción).

3 CONSIDERACIONES FINALES

En este trabajo se buscó promover un debate reflexivo, más allá de la visión economicista e idealizada de la implementación del Corredor Bioceánico en el estado de Mato Grosso do Sul, poniendo el foco en el tema del trabajo. Se percibió que a pesar del recorte espacial elegido, las discusiones planteadas trascienden las fronteras del estado de Mato Grosso do Sul, siendo pertinentes a lo largo de toda la implementación de este corredor.

Cabe destacar que el propósito de esta investigación no fue buscar los puntos presuntamente positivos de la construcción de este emprendimiento, ya que se cree que esta temática tiene suficiente base que resalta las mejoras que esta ruta pueda generar. Sin embargo, las "potencialidades económicas" encontrarán en su camino numerosas disparidades sociales que involucran, especialmente, el tema del trabajo.

Es importante problematizar los términos "crecimiento económico" y "desarrollo económico" que han sido utilizados en las reflexiones sobre el corredor bioceánico. ¿No tendría el desarrollo que ver con los cambios significativos en las vidas sociales involucradas, como un mayor poder adquisitivo y un trabajo con una remuneración justa? ¿No implicaría el crecimiento la acumulación de ganancias, del PIB y la oferta de productos? De esta manera, el proyecto de la ruta de integración parece estar más alineado con el crecimiento, como el mayor impulso al agronegocio, capaz de provocar la degradación del medio ambiente, intensificando el conflicto por la tierra, causando la expropiación de tierras indígenas y de otras comunidades tradicionales a lo largo del recorrido.

Para comprender los mecanismos de poder que moldean los territorios y a las relaciones de poder, es crucial llevar a cabo investigaciones etnográficas y etnogeográficas a lo largo del corredor bioceánico. Esto permitirá que las comunidades locales y sus perspectivas sean reconocidas, contribuyendo al debate político y epistemológico entre las partes afectadas por este proyecto.

REFERENCIAS

ALMEIDA, Luciane Pinho; TEIXEIRA, Léia Lacerda; FIGUEIRA, Kátia Cristina Nascimento. A importância do estudo dos impactos sociais junto às comunidades locais dos territórios que integram o Corredor Rodoviário Bioceânico. *Interações*, Campo Grande, v. 20, n. especial, p. 285–96, 2019.

ALVES, Gilberto Luiz; VIOLIN, Fábio Luciano; BENITES, Maristela. Para Além da Rota Bioceânica: o artesanato indígena e o potencial do etnoturismo no sudoeste de Mato Grosso do Sul. *Interações*, Campo Grande, MS, v. 22, n. 4, 2021

AQUINO, João Victor M. de A.; FÉLIX, Ynes da S. O Brasil e seus equipamentos jurídicos de proteção das relações de trabalho no corredor bioceânico. *Revista Foco*, v. 16, n. 5, p. e1982, 2023.

ASATO, Thiago Andrade; MARQUES, Heitor Romero.; BUZARQUIS, Rodrigo Mussi. Perspectivas da economia criativa e do desenvolvimento local no Corredor Bioceânico. *Interações*, Campo Grande, v. 20, n. especial, p. 193–210, 2019.

AUGÉ, Marc. *Por uma antropologia da mobilidade*. Maceió: EDUFAL: UNESP, 2010

BANDUCCI JR., Álvaro. *Catadores de iscas e o turismo da pesca no Pantanal Mato-grossense*. Editora UFMS, 2006.

BRAGA, Ruy. Uma sociologia da condição proletária contemporânea. *Tempo Social – Revista de Sociologia da USP*, v. 18, n. 1, p. 133-52, 2006.

BOURDIEU, Pierre. Capital simbólico e classes sociais. *Novos estudos CEBRAP*, p. 105–15, 2013.

BOURDIEU, Pierre. Sobre o poder simbólico. In: BOURDIEU, Pierre. *O poder simbólico*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2007.

CAMILO-PEREIRA, Ana Paula; ABRITA, Mateus Boldrine; FONSECA, Rafael Oliveira. Circulação, desenvolvimento econômico e ordenamento territorial: elementos teóricos para análises de pesquisas sobre a Rota de Integração Latino Americana. *Confins. Revue Francobrasilienne de Géographie* [Revista Franco-brasileira de Geografia]. 2020.

CAMPOS, Luana; FARIA, Alcides. *Rota Bioceânica – o que é e seus impactos diretos e indiretos*. Campo Grande: ECOA, 2022. Disponível em: <https://ecoa.org.br/rota-bioceanica-o-que-e-e-seus-impactos-diretos-e-indiretos/>. Acesso em: 13 jul. 2023.

CLIFFORD, James. Culturas Viajantes. Tradução de Pedro Maia Soares. In: NELSON, Cary; GROSSBERG, Lawrence (Org.). *Cultural studies*. Londres: Routledge, 1992. p. 96–116.

COSTA, Edgar Aparecido.; RODRIGUES, Glenda Helenice da Silva.; SAQUET, Marcos Aurélio. Aportes para o (des)envolvimento da agricultura camponesa no entorno da Rota Bioceânica, em Mato Grosso do Sul, Brasil. *Campo-Território – Revista de Geografia Agrária*, v. 16, n. 43, p. 73–102, dez. 2021.

CRUZ, Ricardo Luiz. Financeirização da Economia e Naturalização da Precariedade: Notas sobre a Gênese do Neoliberalismo na América Latina. In: SUZUKI, Júlio César.; CASTRO, Rita de Cássia Marques Lima.; GALDINO, Gabriel (Org.). *A precarização do trabalho e as crises dos modelos produtivos na América Latina no Século XXI*. São Paulo: FFLCH/USP, PROLAM/USP, 2022. p. 72–106.

FERNANDES, Tatiane Aparecida D. de S.; ABRITA, Mateus B.; RIBEIRO, Mara Aline dos S. Desenvolvimento regional de Três Lagoas-MS: aspectos econômicos, sociais e desafios frente a Rota de Integração Latino Americana- RILA. In: SEMINÁRIO LEITURAS DE FRONTEIRAS, 7., 2022. [Org: FERREIRA, André S.; RIBEIRO, Mara Aline dos S.]. *Anais [...]*. Campo Grande, MS: UFMS, 2022, p. 171-176.

LUNAS, José Roberto da Silva; MELO, Aline Santos; LUNAS, Maria Cristiane Fernandes da Silva. Desafios para o Corredor Bioceânico e suas potencialidades turísticas: a questão da livre circulação de pessoas. *Interações*, Campo Grande, v. 20, p. 31–43, 2019.

MATO GROSSO DO SUL. Com instalação de megaindústria de celulose, Inocência vai ter crescimento ordenado pelo governo do estado. *Agência de Notícias*, Campo Grande, MS, 2023. Disponível em: <https://agenciadenoticias.ms.gov.br/com-instalacao-de-megaindustria-de-celulose-inocencia-vai-ter-crescimento-ordenado-pelo-governo-do-estado/>. Acesso em: 15 jul. 2023.

SANTOS, Milton. Por uma Geografias das Redes. In: SANTOS, Milton. *A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção*. 4. ed. 8. reimpr. São Paulo: Edusp, 2014.

SANTOS, Milton. *Por uma Economia Política da Cidade*. 2. ed, 2. reimpr. São Paulo: Edusp, 2012.

SECRETARIA DE ESTADO DE TURISMO, ESPORTE, CULTURA E CIDADANIA [SETESCC]. Comunidades Indígenas. *Portal Setescc*, Campo Grande, 2019. Disponível em: <https://www.setescc.ms.gov.br/comunidades-indigenas-2/>. Acesso em: 14 jul. 2023.

SECRETARIA DE MEIO AMBIENTE, DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, PRODUÇÃO E AGRICULTURA FAMILIAR [SEMAGRO]. *Relatório parcial da modelagem econômica de transportes, simulação e geração de cenários*. Campo Grande: SEMAGRO, 2022.

SILVA, Giovani José da. De Mbayá-Guaikurú a Kadiwéu: uma sociedade de artistas e guerreiros. In: CHAMORRO, Graciela; COMBÈS, Isabelle (Org.). *Povos indígenas em Mato Grosso do Sul: história, cultura e transformações sociais*. Dourados, MS: Ed. UFGD, 2015. p. 934.

THOMAZ JR., Antonio. O mundo do trabalho e as transformações territoriais: os limites da 'leitura' geográfica. *PEGADA – A Revista da Geografia do Trabalho*, v. 12, n. 1, p. 104–22, 2011.

Sobre los autores:

Tatiane Aparecida Dreger de Souza Fernandes: Doutoranda em Geografia pela Universidade Estadual Paulista "Júlio de Mesquita Filho" (UNESP/FCT), Faculdade de Ciência e Tecnologia, Campus Presidente Prudente, SP, Brasil. Mestre em Antropologia Social pela Universidade Federal de Mato Grosso do Sul (UFMS). Graduada em Geografia Licenciatura pela Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul (UEMS). **E-mail:** dreger.fernandes@unesp.br, **Orcid:** <https://orcid.org/0000-0003-4638-3871>

Antônio Hilário Aguilera Urquiza: Doutor em Antropologia e mestre em educação (tecnologias de la educación) pela Universidade de Salamanca-Espanha. Mestre em Educação (Educação Indígena) e especialista em Antropologia (teoria e métodos) pela Universidade Federal de Mato Grosso. Graduado em Pedagogia pela Universidade de Cuiabá e em Filosofia pela Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras de Lorena. Professor Doutor no curso de Ciências Sociais e Professor e Coordenador da Pós-Graduação em Antropologia Social da Universidade Federal de Mato Grosso do Sul. **E-mail:** hilarioaguilera@gmail.com, **Orcid:** <https://orcid.org/0000-0002-3375-8630>

Ricardo Luiz Cruz: Doutor em Antropologia Social pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ/Museu Nacional). Professor no curso de Ciências Sociais e no Programa de Pós-Graduação em Antropologia Social da Universidade Federal de Mato Grosso do Sul. **E-mail:** ricruz@uol.com.br, **Orcid:** <https://orcid.org/0000-0003-1441-8566>