

PLANEJAMENTO REGIONAL E AS CIDADES PORTUÁRIAS DO RIO PARAGUAI – APROXIMAÇÕES.

Ana Isa Gaecia Bueno

anabueno@mail.uniderp.br

Apresento neste trabalho reflexões iniciais sobre as questões a serem abordadas na elaboração do projeto de tese do doutorado, em andamento na FAUUSP, na área de concentração de planejamento urbano e regional.

O enfoque do projeto volta-se para a análise das possibilidades, no âmbito do planejamento regional, de reinserção das cidades portuárias localizadas às margens do rio Paraguai nos processos de desenvolvimento sócio-econômico em curso na região Centro-Oeste, centrado nos municípios de Cáceres, no Estado de Mato Grosso, Ladário / Corumbá e Porto Murtinho, no Estado de Mato Grosso do Sul.

VANTAGENS E DESVANTAGENS DA LOCALIZAÇÃO

Vencidos os períodos de litígio entre Portugal e Espanha para a delimitação de seus territórios na América do Sul, consolida-se, após a Guerra do Paraguai (final do século XIX), a rota de comércio internacional na Bacia do Prata, desde a foz do rio da Prata até a região do Alto Paraguai.

A localização estratégica¹, condição primordial para a viabilidade da atividade comercial até o final do século XIX, permitiu a estas cidades sua inserção nas dinâmicas econômicas promovidas pelo comércio internacional em vigor; o porto de Corumbá-MS é um exemplo de que a posição geográfica e a condição de ponto nodal do transporte internacional fluvial na Bacia do Prata (Figura 1), foram determinantes para a consolidação urbana da cidade considerada, então, o “Empório da Província de Matto Grosso”.

Alterados os modos de produção, de transporte e de acondicionamento das mercadorias pela Revolução Industrial, a prevalência dos aspectos geográficos naturais para a localização estratégica é substituída por fatores locacionais que privilegiam os “aspectos de acessibilidade construída (rodovias, ferrovias, aeroportos, etc), de densidades populacionais e

¹ VARGAS, Heliana Comin. Comércio: Localização Estratégica ou Estratégia na Localização? Tese de doutorado, FAUUSP, 1993.



Figura 1: Localização dos portos principais
 Fonte: Retirado do site do Ministério dos Transportes

de renda” (VARGAS, p.128, 1993); neste ponto as cidades portuárias do Rio Paraguai colecionam desvantagens uma vez que a região do Pantanal ainda hoje é uma porção territorial isolada, com pouca acessibilidade construída, com densidade populacional rarefeita, pequena taxa de urbanização e renda *per capita* baixa.

O rio Paraguai estabelece os limites da fronteira internacional do Brasil com a Bolívia e com o Paraguai e conforma os ecossistemas do Pantanal, maior planície inundável do planeta. Em relação ao território nacional, a macrorregião Centro-Oeste está localizada na periferia, à margem dos processos de capacitação para o desenvolvimento ocorrido na frente Atlântica do país, especialmente das macrorregiões Sul e Sudeste.

Em contrapartida, em relação a América do Sul, sua posição é central, notadamente no eixo Norte-Sul. Encontra-se em Darc Costa, no texto *A estratégia nacional do Brasil* (p. 6, nota 3), uma análise desta região do ponto de vista geográfico bastante precisa:

Já o Planalto Brasileiro pende para o interior, buscando ainda o norte e o sul. Por sua disposição esse planalto demonstra vocação continental de enlace entre as bacias do Rio Amazonas e Platina. Por sua posição e configuração, envolvendo o centro geográfico do continente, o Planalto Brasileiro favoreceu a penetração para o oeste, permitindo que os portugueses, detentores de núcleo histórico a beira do Atlântico, conquistassem vasto “hinterland” da América do Sul.(COSTA, 2005)

Esta localização geográfica passa a ser uma vantagem na organização econômica contemporânea? Sim e não. Ambas possibilidades estão relacionadas às diretrizes de planejamento que devem ser formuladas para toda a região.

PLANEJAMENTO REGIONAL ESTRATÉGICO

A competitividade mundial pelos mercados, acirrada pela chamada Revolução Tecnológica nos setores de comunicações, de transporte de cargas e de produção, induz a formulação de estratégias de negócios comumente independentes de localização geográfica. Em contrapartida requer um aporte pesado de investimentos em infra-estrutura e na qualificação da prestação de serviços que repercutem nas áreas urbanas adjacentes, em níveis local e regional.

Para o dinamismo dos mercados as distâncias físicas não são determinantes. Para o sucesso ou o fracasso dos negócios, mais importante é a agilidade da produção - *just in time* - e a instantaneidade com que se pode realizá-los, como nos mostra o *slogan* da marca IBM – *business on demand* (propaganda atualmente veiculada na televisão).

As práticas recentes na área de planejamento urbano e regional, no Brasil, estão voltadas para o estabelecimento de estratégias, tomando como base a construção de “cenários” em escalas mundiais, nacionais, regionais ou locais, para a definição de políticas públicas de intervenção e para a implementação das ações decorrentes, comumente buscando a parceria com a sociedade (iniciativa privada para investimentos financeiros e povo para aporte ideológico), visando à inserção regional na competição pelos mercados internos e externos, quando possível.

Nesse sentido as cidades portuárias têm vantagens adicionais, uma vez que a infra-estrutura necessária para o transporte de cargas, já instalada, pode ser reaproveitada e o “ponto comercial” está estabelecido. Os projetos de remodelação dos portos, sejam para adaptação às

novas tecnologias de transporte e logística ou para adaptação a usos diversos de sua função original, visam atender às demandas de mercado.

OS CAMINHOS FLUVIAIS E TERRESTRES – CONEXÕES

A Hidrovia Paraná-Paraguai percorre 1.278 km em território brasileiro e tem como principais portos: Cáceres, Corumbá e Ladário, além de três terminais privados com expressiva movimentação de carga, dentre os quais se enquadra o porto localizado no município de Porto Murtinho.

A construção do porto no município de Porto Murtinho, mantidas as diretrizes do projeto, é manifestação clara da intenção de industrializar uma parcela da produção com a finalidade de agregar valor aos produtos agropecuários e encarar a competitividade do mercado.

Essa hidrovia compõe um sistema de transporte fluvial de utilização tradicional em condições naturais, que conecta o interior da América do Sul com os portos de águas profundas no curso inferior do rio Paraná e no rio da Prata. Com 3.442 km de extensão, desde Cáceres até seu final, no estuário do rio da Prata, proporciona acesso e serve como artéria de transporte para grandes áreas no interior do continente, conforme ilustrado no mapa geral da hidrovia (Figura 2).

Portanto, as cidades localizadas ao longo desta hidrovia integram um eixo que gera grande expectativa de interação comercial na bacia Platina, além de conectar também a hidrovia Paraná-Tietê.

Além da hidrovia, o projeto secular da ferrovia Noroeste do Brasil de ligação do Atlântico ao Pacífico está novamente nas agendas governamentais nas esferas federal e estadual – é a Rota Bi-Oceânica. A ferrovia foi responsável direta pelo surgimento de algumas e pelo desenvolvimento de outras cidades no atual estado de Mato Grosso do Sul.

Naturalmente, a intermodalidade integra qualquer estratégia de desenvolvimento em nível regional. E, novamente, Corumbá poderá torna-se ponto nodal das conexões comerciais entre o interior da América do Sul e as faces marítimas do Atlântico e do Pacífico.

POSSIBILIDADES

Os investimentos governamentais na recuperação dos portos e na ampliação das infra-estruturas rodoviárias têm indicado que a estratégia é garantir o escoamento da produção

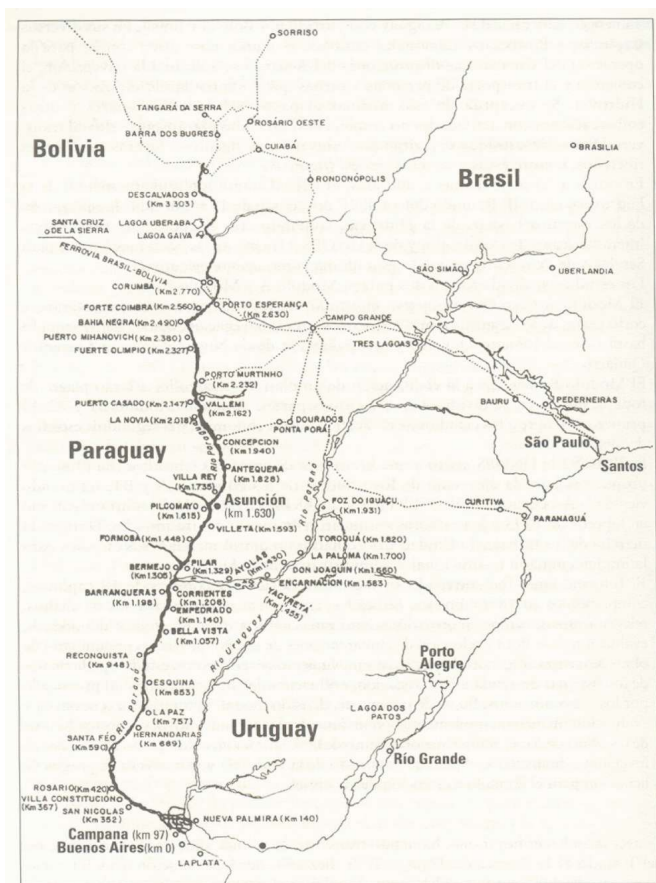


Figura 1. Mapa General de la Hidrovia
Fuente: El Río de la Plata como Territorio. Borthagaray, Juan Manuel.

regional, baseada na agroindústria e extração mineral e, ao mesmo tempo, expandir as relações comerciais internas e externas, com o objetivo de assegurar maior desenvolvimento regional, o que possibilitaria a saída da posição periférica.

De todo modo, as orientações seguidas até o momento devem estar consubstanciadas em políticas públicas e em ações pautadas por diretrizes de planejamento regional e todas as condicionantes que o cercam: “a condicionante geográfica, a condicionante econômica, a condicionante histórica e a condicionante antropológica.” (COSTA, 2005).

Ressalte-se, também, que as estratégias a serem adotadas tenham como premissa estruturar uma rede de cidades com laços de articulação e complementaridade suficientemente fortes para o pleno desenvolvimento regional.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BORTHAGARAY, Juan Manuel (org.). **El Río de la Plata como Territorio**. Buenos Aires: FADU/FURBAN/EDICIONES INFINITO, 2002.

BRAGA, Márcio Bobik. Integração Econômica Regional na América Latina: Uma interpretação das contribuições da CEPAL. **Cadernos PROLAM / USP**. Ano 1. Vol. 01. São Paulo, 2002.

CONFIGURAÇÃO ATUAL E TENDÊNCIAS DA REDE URBANA DO BRASIL. Série Caracterização e Tendências da Rede Urbana do Brasil. IPEA/IBGE/UNICAMP. Brasília: FINEP/CEF, 2002.

COSTA, Darc. **A Estratégia Nacional do Brasil**. Texto disponibilizado no Ciclo de Palestras sobre o Mercosul, PROLAM/USP, realizado no período de 23 e 24 de maio de 2005.

TORRECILHA, Maria Lúcia. **A fronteira, as cidades e a linha**. Campo Grande: UNIDERP, 2004.

VARGAS, Heliana Comin. **Comércio: localização estratégica ou estratégia na localização?** Tese (Doutorado em Estruturas ambientais urbanas) Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 1993.