

CAMPO GRANDE E O ESTADO DO MATO GROSSO DO SUL NO CENTRO DA ROTA SUL AMERICANA DOS LITORAIS ATLÂNTICO E PACÍFICO*

*CLEONICE ALEXANDRE LE BOURLEGAT ***

RESUMO

A crise no centro do capitalismo mundial, iniciada nos anos 70, e a resposta dos países sul americanos ampliando suas exportações dentro e fora do continente, envolveu não só o processo de formação de mercados regionais de acordos de livre comércio, como do estabelecimento de corredores de transporte interregional.

Os primeiros acordos de transporte interregional iniciaram-se entre os países do Mercosul, na década de 70. Até novembro de 1996, já havia mais 5 países adeptos (Peru, Bolívia, Equador, Colômbia, Venezuela), quando foi aprovado um acordo de “transporte multimodal” em Montevidéu, que deverá em breve ser operacionalizado.

O Mato Grosso do Sul ocupa uma posição central no continente, tendo Campo Grande como centro geográfico do estado, que facilita articulação com todos os quadrantes da América do Sul e uma distância igual entre os portos dos dois oceanos. No entanto,

* Palestra apresentada na III Reunião de Participação Pública sobre a Hidrovia Paraná-Paraguai, na qualidade de chefe da delegação do Brasil no Comitê Intergovernamental da Hidrovia Paraná-Paraguai. Campo Grande, 1996 (inédito).

** Professora do Departamento de Geografia da UCDB.

o processo de ocupação humana e econômica iniciado nos litorais coloca esse território central numa posição periférica diante dos núcleos de ocupação litorâneos e um relativo isolamento diante dos portos marítimos de exportação.

Esse estado conta, no entanto, a seu favor, com eixos infra-estruturais de transporte na disposição e orientação adequadas para os objetivos de circulação dos produtos. No entanto, necessitam ser integrados, reestruturados, revitalizados e finalizadas algumas obras já iniciadas, para tornar a circulação das mercadorias mais rápida e de menor custo, de forma a poder enfrentar a competitividade internacional.

Campo Grande, criada no século passado, já conta com cerca de 700.000 habitantes, catalisando grande parte do dinamismo econômico regional, com base na cultura de cereais e pecuária e na agroindústria, e contendo o espaço mais fluído e conectado com as áreas externas. Por outro lado, por apresentar espaços quase virgens do ponto de investimentos fixos, a cidade mostra-se receptiva às inovações ligadas a infra-estruturas.

As possibilidades que se apresentam a Campo Grande e ao Mato Grosso do Sul, na condição de centro de rota dos transportes regionais dentro do continente sul americano, dar-se-iam tanto na direção do oceano Atlântico como do Pacífico, a partir de um conjunto de corredores de transporte que poderão se estabelecer, ligando os dois oceanos (integração bioceânica). Para alguns estudiosos do assunto, Campo Grande formaria com Cuiabá e Santa Cruz de La Sierra um verdadeiro triângulo central de integração dentro do continente.

INTRODUÇÃO

A crise no centro do capitalismo mundial, iniciada nos anos 70, causando retração nos investimentos e no intercâmbio internacional, repercutiu no comportamento comercial dos países sul

americanos, no sentido de buscar uma maior integração entre si. Esse interesse tornou-se maior na década seguinte, conhecida como a “década perdida” para os países do cone sul, levando-os a incrementarem suas exportações para dentro e para fora do continente, assim como no sentido de ampliar suas importações, tendo o mercado asiático como um novo e importante foco de atenção.

O reconhecimento generalizado de que a estratégia de substituição de importações havia se esgotado, levou os países industriais do continente a adotar programas de estabilização e reformas estruturais, redefinindo o papel do Estado e do capital estrangeiro, num movimento geral de abertura comercial. Por outro lado, diante de um mercado internacional retraído e protecionista, a criação e a concretização do Mercosul, sob a forma de acordos preferenciais de livre mercado, respondendo a novas demandas geopolíticas e econômicas específicas da globalização e da maior competitividade dentro do sistema capitalista, vêm permitindo uma integração ainda maior entre os países membros. Da mesma forma, podemos lembrar da atuação revitalizada do Pacto Andino, da Aladi, além de outros como o “Acordo G-3” (Colômbia, México e Venezuela), do Mercado Comum Centro Americano, do Mercado Comum do Caribe e o surgimento do NAFTA.

De 1990 a 1995, o Mercosul ampliou fortemente a troca entre os países membros, ou seja, em 212% (Funcex), representando, de acordo com o FMI, 8% do PIB dos mercados regionais estabelecidos dentro do continente americano, onde a liderança cabe ao NAFTA. As importações de movimento comercial do Mercosul com outros blocos também se ampliaram de 1990-95, tanto com relação ao NAFTA (150%), como à União Européia (172%), mas principalmente com relação ao Japão e Tigres Asiáticos (281%). As exportações do Mercosul, por outro lado, já obtiveram uma ampliação mais modesta, ao todo representando um aumento de apenas 50%.

O setor intra-industrial, sob o comando das empresas transnacionais, que encontra nesse tipo de estruturação um adequado ambiente de proteção, já concentra cerca de 60% do comércio dentro

do Mercosul. O montante de investimentos diretos dirigidos pelas indústrias européias, americanas e asiáticas para os países integrantes desse mercado regional, aumentou significativamente nessa última década, visando principalmente o acesso ao consumo interno.

Nesse novo contexto, de pós-década de 70, a tentativa do estabelecimento de corredores de transporte interregional, em nível de países da América do Sul, especialmente os do cone sul, para reduzir os custos de frete e tornar mais eficiente a fluidez da circulação das mercadorias para dentro e para fora do continente, passou a fazer parte da ordem natural dos acontecimentos.

OS PROJETOS DE TRANSPORTE INTERREGIONAL NOS PAÍSES DO MERCOSUL

A Integração no Continente

Em nível de países do cone sul, desde a década de 70 é que se vem estabelecendo acordos, quando foi criado o “Fórum do Setor de Transportes do Cone Sul” (entre Argentina, Brasil, Bolívia, Peru e Paraguai), transformado posteriormente em associação. O transporte interregional no continente passou, portanto, a ser tema constantemente tratado nos mais distintos foros de integração regional. Esses tipos de esforços avançaram para a III Reunião Ordinária da Conferência de Ministros de Obras Públicas e Transportes de 10 países latino-americanos (os do Mercosul, Peru, Bolívia, Equador, Colômbia e Venezuela) em Montevideú, em novembro de 1996, quando foi aprovado um acordo de transporte multimodal (resolução 23), que deverá ser amparado pelo Tratado de Montevideú. Em função disso, existe, atualmente, um grupo de trabalho realizando estudos para implementar a regulamentação necessária à operacionalização desse sistema. Algumas estão prontas, como a da capacidade de transporte

(dimensão e peso das mercadorias por veículo). O Mercosul, por seu turno, já possui definições básicas sobre as várias modalidades de transportes (multimodal, intermodal e unimodal), que deverão nortear as ações de gestão e regulamentação. Os passos seguintes previstos dizem respeito ao estabelecimento de um adequado apoio logístico ao funcionamento do sistema dentro do Mercosul e com os países do resto do mundo.

A integração do continente enfrenta vários problemas, porque o transporte interregional dominante ainda é o rodoviário, sendo que o Paraguai só conta com esse tipo de transporte e o Uruguai apresenta pontes com problemas de suporte de cargas. Os sistemas ferroviários existentes no Mercosul (Argentina, Uruguai e Brasil), apontam apenas para os portos do Atlântico. O Mercosul conta com três grandes hidrovias (Paraná, Paraguai e Uruguai), todas pertencentes à bacia do Prata. Nesse contexto, a bacia do Prata representa o mais importante eixo de conexão entre esses países. Mas a possibilidade de uma hidrovia ainda se encontra em estudo, principalmente para que essa solução não implique no surgimento de graves impactos ambientais. Ao norte do continente, a grande coluna vertebral do sistema de integração atual também é representada pela via fluvial, constituída pelos rios da bacia Amazônica.

A Integração com os países de fora do Continente.

Com relação aos países de além continente, os interesses de exportação dos produtos alimentícios (naturais e pré-industrializados) dos países do MERCOSUL, estão voltados não só para os mercados preferenciais da União Européia, mas para uma atual forte área de consumo, representada pelo Japão e os Tigres Asiáticos. Esse novo mercado de interesse tem levado os empresários exportadores do Mato Grosso do Sul e do continente em busca dos portos do oceano Pacífico, como forma de encurtamento de distâncias e redução de custos de transportes, onde se incluem principalmente os portos do Chile e do Peru. Alguns estudos já estão sendo realizados nesse

sentido, criando sérias disputas entre esses dois países, que atuariam como intermediários nessa atividade de circulação de dentro para fora do continente. Mas o grande inimigo é a natureza, diante dos altos relevos andinos para atravessar. Em função disso, o Brasil, um país de dimensões continentais, está canalizando os seus atuais esforços, principalmente, em direção ao oceano Atlântico, lançando os chamados “corredores de transporte multimodal”, com base na integração das vias de transporte rodoviário, hidroviário e ferroviário.

CAMPO GRANDE E MATO GROSSO DO SUL NA ROTA CENTRAL DO ATLÂNTICO E PACÍFICO

O Mato Grosso do Sul ocupa uma posição central no continente, tendo Campo Grande como centro geográfico do Estado. Essa posição é estratégica, do ponto de vista da articulação facilitada com todos os quadrantes do continente e a distância igual aos portos dos dois oceanos: Atlântico e Pacífico. Mas, por outro lado, o processo de ocupação e adensamento populacional da América do Sul, iniciado a partir das áreas litorâneas, explicam a dificuldade de acesso a baixos custos dessas áreas interiores aos grandes centros de consumo interno e externo, porque colocam o estado do Mato Grosso do Sul numa situação periférica em relação aos litorais dos dois oceanos.

Essa situação vivida pelo Mato Grosso do Sul, em função de sua posição geográfica, a exemplo de outras economias emergentes da periferia do sistema econômico brasileiro, tem levado a classe empresarial e o governo federal e estadual a buscarem as soluções mais compatíveis, a partir de um sistema interregional de transportes.

A SITUAÇÃO DOS TRANSPORTES NO ESTADO DO MATO GROSSO DO SUL

Hoje, o estado do Mato Grosso do Sul conta com eixos infra-estruturais na disposição e orientação adequadas para os seus objetivos de circulação dos produtos, mas que precisam ser integrados, reestruturados, revitalizados e finalizadas algumas obras já iniciadas, de forma a promover a redução do custo de transporte até os portos oceânicos, com vistas a tornar a região mais competitiva nos mercados de consumo. Por outro lado, possui uma infra-estrutura básica de armazenagem de grãos de 4,4 milhões de toneladas (quase suficiente para o atendimento regional), constituído de redes públicas (9%), privadas (75%) e de cooperativas (76%), sendo que 10% dessa rede pertence ao município de Campo Grande. Entre esses armazéns, 78% são constituídos de graneleiros e o restante convencional.

A via fluvial

A região, no período colonial, serviu-se basicamente das vias fluviais como meio de transporte, tendo os rios da bacia do Paraná-Paraguai (bacia Platina) como os seus principais eixos de penetração, tanto a partir do sudeste brasileiro, como a partir da Argentina e Buenos Aires.

O rio Paraguai

A forte importância dessa via fluvial no século passado como porta de entrada para o Mato Grosso do Sul e vinculação com os portos brasileiros do Atlântico, quando surgiu o barco a vapor, chegou a ser motivo de conflitos entre tais países (vide mapa).

A frota de barçaças é inadequada e insuficiente para o dimensionamento das safras produzidas, mas representa um forte barateamento do frete. Foram vendidas do governo federal para um

grupo privado (grupo Cinco), enquanto que uma outra empresa (H. Dantas), tradicional no ramo de transporte marítimo de cabotagem no nordeste brasileiro, está investindo em embarcações e instalações portuárias em Corumbá.

Por outro lado, há um interesse recíproco entre os países usuários dessa bacia (Brasil, Argentina, Uruguai, Paraguai e Bolívia), em implantar um projeto hidroviário “Hidrovia Paraguai-Paraná”, abrangendo 720.000 km² de área total e 40 milhões de habitantes, projeto com estudo iniciado desde 1988, mas estabelecido em 1992, no “Acordo de Transporte Fluvial”, que consagrou o livre trânsito, liberdade de navegação, livre participação das bandeiras, igualdade e reciprocidade de tratamento, segurança da navegação e proteção do meio ambiente, além de ter criado um comitê intergovernamental para disciplinar a utilização da hidrovia e harmonizar as normas relativas à navegação e ao comércio fluvial. Essa área já sofreu uma maior interação econômico-comercial, ampliando a carga movimentada de dois milhões de toneladas em 1992, para cerca de quatro milhões de toneladas em 1994. Entre as cargas transportadas destacam-se o minério de ferro e manganês (38%) explorado em Corumbá, petróleo e derivados (22%), soja e derivados (15,7%), clínquer (12,6%), celulose (6,7%) e trigo (5%). Mas o tráfego de descida é quatro vezes maior do que o de subida. No de descida, o volume predominante é o da soja, principalmente originária do Paraguai (1.200.000 toneladas), quatro vezes maior do que a carga brasileira (300.000 toneladas) e duas vezes e meia a boliviana (500.000 toneladas). No tráfego de subida predomina os combustíveis (80%).

A grande preocupação atual por parte dos usuários da hidrovia é a de otimizar o seu potencial, melhorando as condições de navegação que se considera ideal para o atendimento da carga dimensionada, assegurando a navegabilidade da hidrovia durante todo o ano e por 24 horas do dia, sem interrupção no período de águas baixas. Isso significa, para os 3.442 km de hidrovia, segundo estudos já realizados, a necessidade de um levantamento batimétrico, além do balizamento de Nova Palmira a Corumbá/canal do Tamengo, obras de dragagem

em 92 passagens críticas (inclusive no canal de Tamengo), derrocamento em oito passagens, retirada de bancos de areia em cinco curvas consideradas críticas, regularização através de diques e espigões e colocadores de desviadores de fluxos, necessitando de um investimento do Fonplata (fundo constituído entre os cinco países), do governo do Brasil em cooperação técnica com o Banco Mundial e o PNUD avaliado em US\$102 milhões. Além disso, pretende-se atuar com 700 barcaças com empurradores, com uma capacidade média de 28.000 toneladas. Cada comboio é formado de 16 barcaças de 1.500 toneladas cada. O canal de 104 metros de largura deve garantir a navegação de comboios de 3 metros de calado médio no trecho Santa Fé-Assunção. O calado máximo a ser buscado será de 3,4 m para atender ao transporte do ferro. Já de Assunção-Corumbá, a largura diminuirá para 92 metros, garantindo a passagem de comboios de 2,6 metros de calado médio. No entanto, diante dos fortes impactos que poderão causar grande parte dessas intervenções, e da atuação de várias ONGs, os estudos estão sendo reformulados, pensando-se em projetar embarcações mais adaptadas às condições atuais do rio (barcaças juniores).

Rio Paraná

Outro eixo fluvial da bacia é formado pelo rio Paraná, que define os limites do estado do Mato Grosso do Sul com São Paulo a leste, com o qual continua a ligação fluvial, através de seu afluente, rio Tietê. Esse pretendido eixo de circulação, denominado “Hidrovia Tietê-Paraná”, com 2.400 km navegáveis, tem uma área de abrangência de 76 milhões de ha e 62 milhões de habitantes, incluindo quatro estados brasileiros (Minas Gerais, Goiás, São Paulo, Paraná e Mato Grosso do Sul). Proporciona custos bastante reduzidos de soja e outros produtos para os portos do Atlântico.

Em 1995, já foram movimentadas por essa via 6,5 milhões de toneladas de carga, com nove terminais em operação e uma frota de 92 barcaças e 23 rebocadores. O término das eclusas em Jupia em 1997 permitirão a navegabilidade até a usina de Itaipu. E daí até

Assunção no Paraguai, o trecho está interrompido pela usina hidrelétrica, pretendendo-se aí construir um canal de 350 km (canal de São Pedro). Por enquanto, este corredor é feito por rodovia. A hidrovia está totalmente navegável de Conchas e Pederneiras (SP) até o canal de São Simão (GO).

Pretende-se, em 10 anos, movimentar o dobro de tonelagem/ano com 500 barcaças e 250 rebocadores, com um investimento de US\$ 500 milhões para a composição da frota.

A ferrovia

O processo de integração da região como abastecedora dos frigoríficos instalados em São Paulo e a preocupação com a consolidação das fronteiras nacionais em relação aos vizinhos do oeste, trouxe 1.429 km de ferrovia dentro do estado, como expansão do sudeste, onde a implantação ocorrera entre 1870-1920. Atravessou todo o estado em direção ao oeste (Bolívia) e ao sul (Paraguai), de 1908 a 1953, deslocando para esse novo eixo os principais produtos de circulação no Mato Grosso do Sul, também direcionados para os portos do Atlântico. Campo Grande ficou exatamente no ponto de encontro entre a ferrovia e o seu ramal.

Essa ferrovia tem ligação com outro eixo ferroviário boliviano até Santa Cruz de La Sierra, conectada com uma outra ferrovia em direção à Argentina, sendo que em São Salvador de Jujuy, a conexão ferroviária parte em direção ao porto de Antofogasta no Chile.

Diante do atual sucateamento e inoperância da ferrovia brasileira e suas locomotivas, o governo federal concedeu, para fins de revitalização, o seu uso (de Bauru a Corumbá - 1941 km) a um consórcio de empresas privadas, lideradas pelo grupo norte americano NOEL em 1996, por 30 anos. A partir de então, a ferrovia, que passou a receber o nome de Novoeste e as locomotivas, estão passando por uma reforma, num custo estimado de US\$ 1,4 milhões, operando

apenas para o transporte de cargas pesadas, com 57 locomotivas, 1233 graneleiros, 680 tanques, 466 gôndolas e 169 plataformas. A ferrovia atualmente está sendo utilizada principalmente para escoar produtos agrícolas (onde se destaca a soja vinda da Bolívia), minério de ferro e manganês de Corumbá, gado em pé e cimento para os mercados de consumo e distribuir derivados de petróleo.

Na tentativa de escoamento da produção para o porto de Paranaguá no Atlântico, já foi iniciada a construção de uma nova ferrovia (Ferroeste), hoje pronta até a cidade paranaense de Cascavel, devendo se ligar ao ramal da Novoeste em Maracaju e daí em Miranda. Entre as empreiteiras, tem participação a estatal CVRD, principal exploradora de manganês em Corumbá (vide mapa).

Outra ferrovia em construção, a Ferronorte S.A, surgiu em 1992, como concessão do Estado a um forte grupo empresarial no ramo da soja (Grupo Itamaraty), que deverá atingir uma extensão total de 5.000 km. Pretende interligar as malhas hidroviárias da bacia Amazônica e Platina com o sistema ferroviário da região centro-sul do país, dentro do atual “Programa Nacional de Transportes” do governo federal.

Já está pronto um trecho de 400 km, que liga o leste do Mato Grosso do Sul (Aparecida do Taboado) ao estado do Mato Grosso, que está sendo interligado a uma ferrovia do estado de São Paulo (Fepasa) em Santa Fé do Sul, na ponte rodo-ferroviária sobre o rio Paraná. Já estão quase prontos os terminais de carga e descarga, instalação de apoio à operação material rodante (locomotivas e vagões), devendo transportar 8,5 milhões de toneladas anuais, num eixo total de 1.300 km de Mato Grosso ao porto de Santos em São Paulo (vide mapa), reduzindo o custo do frete anterior em US\$ 32/ton.

A filosofia inicial da Ferronorte era o de utilizar o próprio capital para a construção, mas acabou optando pela busca de novos parceiros. O grupo Itamaraty conseguiu US\$ 350 milhões de novos investidores no projeto, entre eles novos empresários do ramo ferroviário, o BNDES- Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social e o Fundo de Pensões dos Funcionários do Banco do Brasil

mas perdeu a presidência para a Noel Group (20% do capital), concessionária da Novoeste. Campo Grande liga-se à Ferronorte por via rodoviária e ferroviária/hidrovia (vide mapa).

A rodovia

A ocupação das áreas periféricas e vazias promovida pelo governo militar a partir da década de 60, através da implantação de grandes projetos rodoviários de integração, contemplaram o Mato Grosso do Sul com 4.597 km de rodovias federais: radial (ligando à Brasília), transversais (integrando aos centros consumidores do sul e sudeste brasileiro, além das fronteiras Bolívia e Paraguai), longitudinal (ligando o sul do estado com a Amazônia/Santarém), além de duas rodovias de ligação. Do lado paraguaio, a rodovia pavimentada se estende até a capital, Assunção, mantendo-se através dela o principal intercâmbio entre esse país e o Mato Grosso do Sul, inclusive com a manutenção de um serviço diário de ônibus de passageiros entre Campo Grande e Assunção.

Estas rodovias, foram, mais tarde, complementadas por novas implantações do governo estadual e municipal. Mas as rodovias estaduais passaram a desempenhar um papel secundário, na função de alimentadoras das rodovias federais. Nessa estruturação da malha viária, praticamente quase todas as rodovias convergiram para Campo Grande.

As estradas municipais, que contam com muito mais quilômetros construídos, mas raramente asfaltadas, servem para o escoamento da produção das áreas rurais até as rodovias estaduais e federais, ganhando a função de vicinais.

A rodovia no Mato Grosso do Sul constitui hoje, o principal meio de circulação de mercadorias e pessoas, mas em situação deficitária. As estradas necessitam de recuperação e asfaltamento e até mesmo a concretização de construções projetadas.

O transporte aéreo

O transporte aéreo não apresenta participação importante no volume de cargas transportadas, mas volta-se principalmente ao transporte de pessoas, embora essa situação venha se tornando variável a cada ano. Sua função atual efetiva dá-se a longas distâncias entre lugares. O Mato Grosso do Sul possui quatro aeroportos que recebem vôos comerciais regulares: em Campo Grande, Dourados, Corumbá e Ponta Porã. Apenas o primeiro e o último são categorizados como aeroportos internacionais. Existe o serviço regular de quatro empresas, duas grandes (Vasp e Varig) e duas menores (TAM e Pantanal).

Mas vale destacar as pequenas aeronaves particulares ou de pequenas empresas de táxi aéreo, voltadas a atravessar principalmente as áreas pantaneiras alagadas e aquelas distantes ou inacessíveis por outros meios de transporte. Atua de forma importante como modal complementar no sistema integrado de transporte. Nesse sentido, o estado conta com cerca de 250 campos de pouso espalhados pelas áreas rurais.

A SITUAÇÃO DE CAMPO GRANDE NA ROTA CENTRAL DO ATLÂNTICO E DO PACÍFICO

Campo Grande é a capital do estado de Mato Grosso do Sul, no Centro-Oeste do Brasil, com um pouco mais de um século de existência e uma população de cerca de 700.000 habitantes. A sua localização no centro do continente americano e do estado do Mato Grosso do Sul e sua importância econômica junto à pecuária e à agricultura de grãos, confere-lhe uma posição estratégica como pólo de articulação da infra-estrutura de transportes instalada no estado e das mercadorias circuladas, podendo ser estendida ao continente.

Criada no final do século passado, a sua expressão inicial como fato urbano, surgiu paralelo ao início do processo de moderni-

zação brasileiro e deveu-se, principalmente, à passagem da primeira estrada de ferro que atravessou o Mato Grosso do Sul em 1915, ligando-o com o litoral do Atlântico e escoando os excedentes da criação de gado da região, integrando essa região na divisão territorial do trabalho, sob o comando do emergente centro de dinamismo industrial brasileiro de São Paulo.

Mas um novo e enérgico processo de urbanização ocorreu a partir da década de 60, mais especialmente nas décadas de 70 e 80, sob os auspícios do regime de governo militar, que vinha reassegurar o processo brasileiro de modernização iniciado anteriormente e a integração do território. A intervenção federal nesse processo de integração do Mato Grosso do Sul às novas exigências da economia nacional, deu-se através da criação de políticas econômicas com estratégias espaciais, a implantação de infra-estrutura de transporte e comunicações e concessão de linhas especiais de financiamentos e de incentivos fiscais aos grandes projetos agropecuários, promovendo a expansão das fronteiras agrícolas brasileiras sobre as áreas do Mato Grosso do Sul, responsável não só pela modernização da pecuária regional como pela produção mecanizada nos moldes empresariais de arroz e soja. Os progressos da Biotecnologia, com a ajuda dos institutos de pesquisa implantados pelo governo dos militares (EMBRAPA), e a forte atuação do Estado, criando o Plano de Integração Nacional-Pin, onde constava o Programa de Desenvolvimento do Centro-Oeste - Prodoeste, permitiu a incorporação das áreas dos cerrados pelo setor agrícola. O Centro-Oeste passou a atrair fortes investimentos e alta tecnologia, com a concessão de créditos agrícolas estimuladores, alterando a composição técnica e orgânica do território e orientando a produção de soja e carne para a exportação.

A economia agrícola emergente impulsionou o grande dinamismo econômico regional, catalisado em grande parte por Campo Grande, que passou a constituir os estoques solicitados pela área rural, através de um equipamento comercial exigente de meios de trans-

porte e de informação. A necessidade do melhor acompanhamento do comércio internacional, solicitando o conhecimento simultâneo das ações empreendidas nos diversos lugares do mundo, e a maior exigência na rapidez de circulação dos produtos, foram em grande parte atendidas por Campo Grande, por conter um espaço mais fluído e mais conectado com as áreas externas.

Nos últimos anos, a produção de soja, a expansão do cultivo de milho e a política de concessão de créditos facilitados e de isenção fiscal pelo governo do estado de Mato Grosso do Sul, estimularam o surgimento de várias atividades industriais integradas às atividades agrícolas (agroindústrias), que pelo seu porte e sua integração com o mercado nacional e internacional, necessitam de maior fluidez no mundo de relações sócio-econômicas. Por outro lado, por apresentar espaços quase virgens do ponto de vista de investimentos fixos, Campo Grande se mostra receptivo à implantação de inovações no que toca a novas infra-estruturas modernas, rentáveis e dinâmicas.

As possibilidades que se apresentam a Campo Grande, na condição de centro na rota dos transportes interregionais, dentro do continente dar-se-iam, tanto na direção do oceano Atlântico como do oceano Pacífico.

Em direção ao Atlântico

Em direção aos portos do oceano Atlântico, as tentativas estão se concentrando em direção aos portos de Santos e Paranaguá, sob a forma de corredores de transporte multimodal, com a integração de ferrovia, rodovia e via fluvial, favorecendo também o escoamento dos produtos bolivianos.

O *Corredor Centro-Oeste -Paranaguá*, em construção, na tentativa de se libertar dos altos custos representados pela via rodoviária, deverá ser constituído pela integração do modal ferroviário e rodoviário dos estados do Mato Grosso do Sul e Paraná. Integra a ferrovia Novoeste por duas vias (Miranda/Maracaju e Campo Grande/

Maracaju) com a Ferroeste (ferrovia da produção), sendo alimentadas pela malha rodoviária existente.

Esse projeto tem origem no I Plano Nacional de Desenvolvimento do governo militar, tendo o estudo de viabilidade técnica e econômica iniciado em 1976, pela então criada Superintendência do desenvolvimento do Centro-Oeste. Envolve a construção da Ferroeste, já concluída de Paranaguá-Cascavel (Paraná) e a ponte rodoferroviária de travessia do rio Paraná em Guaíra (em fase de conclusão).

Permite o escoamento a menores custos (redução de US\$15/t) da mais importante área de produção pecuária do estado (Pantanal), das áreas agrícolas do centro e do sul (esta com cerca de metade da produção de grãos no estado) e da Bolívia. Por outro lado, o porto de Paranaguá menos sobrecarregado que o porto de Santos.

Este corredor também pode incluir a navegação fluvial pelo rio Paraná, de Jupia até Guaíra, seguindo viagem a partir daí, pela Ferroeste até Paranaguá.

O Corredor Centro-Oeste - Santos envolve a integração dos modais ferroviário, rodoviário e hidroviário. Esse corredor será, portanto, constituído pela ligação da Ferrovia Novoeste (de Corumbá a Bauru), alimentada pela malha rodoviária e, daí, pela Ferrovias Paulistas S.A - Fepasa até os portos de exportação. Também tem outra perna, constituída pela hidrovia do Paraná, a partir dos pequenos portos do sul do estado, ligando-se com a as ferrovias a partir do estado de São Paulo e daí até o porto de Santos em São Paulo. A partir de 1997, após concretizada as obras das eclusas do complexo Urubupungá, na hidrovia Tietê-Paraná, o rio Tietê no estado de São Paulo será uma opção ainda de menor custo até Pederneiras e daí, por ferrovia ou rodovia, até o porto de Santos.

O Corredor Centro-Oeste/rio Paraguai/Nova Palmira é formado pela integração rodo-hidro-ferroviário. Incluiu a privatização da concessão de uso da ferrovia e a melhoria da navegabilidade da hidrovia Paraná-Paraguai, saindo por Corumbá. Significa para o pólo

de produção de grãos, uma redução de frete de transporte, em torno de US\$ 11/t. Alguns estudos têm mostrado uma margem muito maior de redução, porque só a hidrovia representaria quase 40% a menos do que a rodovia. A iniciativa, nesse caso, partiu do Estado, tanto na instância federal e estadual, com o interesse da classe empresarial

O Corredor Centro-Oeste/rio Paraná/Paraguai/Nova Palmira reúne o modal ferroviário, rodoviário e hidroviário, a partir da ferrovia Novoeste e rio Paraná, alimentados pela malha rodoviária até a confluência como o rio Paraguai, e daí até o porto de Nova Palmira no Uruguai. A usina de Itaipu torna-se o obstáculo a ser vencido com a construção da eclusa (mas não dimensionada para as embarcações utilizadas). Por interesse da classe empresarial do sudeste, pretende-se construir um canal hidroviário de ligação entre o lago de Itaipu, em Guaíra, até Assunção, no rio Paraguai.

Em direção ao Pacífico

O estudo para o acesso aos portos do oceano Pacífico é uma iniciativa principalmente de empresários brasileiros, paraguaios e argentinos, interessados em encurtar o percurso para os mercados asiáticos, hoje o centro mais dinâmico do mundo. A atual rota Atlântico/Índico alonga a distância em quase 8.000 km, restringindo a competitividade com as potências do hemisfério norte. E, além disso, tentar escapar dos grandes congestionamentos dos portos do Atlântico, assim como dos custos altos de transporte. Por outro lado, os países que se tornarão possíveis áreas de passagem e/ou de terminais (Chile, Bolívia e Peru) estão interessados na parceria com tais países, tornando-se grandes estimuladores da concretização desses novos corredores. Esse interesse recai sobretudo em relação ao Brasil, responsável hoje por 60% do abastecimento japonês em soja. A Bolívia, precária em infraestrutura, pensa em investir em rodovias, tornando-se a importante área de passagem para a circulação dos produtos de exportação, enquanto que o Peru e o Chile lucrariam principalmente com os serviços

portuários. O grande problema ainda reside na redução dos custos de transporte até os portos e na ultrapassagem da cordilheira dos Andes.

O Corredor Centro-Oeste/Bolívia/Peru é defendido pelo empresariado boliviano como forma de integração entre as áreas fronteiriças do Peru e as áreas centrais do Brasil (polarizadas por Cuiabá e Campo Grande), do Paraguai e Argentina, através da construção, na Bolívia, de uma malha rodoviária de ligação entre os pontos de estrangulamento. No caso de Campo Grande, o corredor partiria daí, pelo modal ferroviário até Cochabamba. Daí, atingiria, pelo modal rodoviário, tanto os portos chilenos de Arica, Iquique e Antofogasta (através de Oruro), como o porto peruano de Ilo, através de La Paz.

O Corredor Centro-Oeste/Bolívia/Argentina/Chile partiria da ferrovia Novoeste, com base em ligações já existentes com ferrovia boliviana e argentina, tendo-se acesso até o porto de Antofogasta no Chile. Esse corredor seria captador de excedente exportável não só de Mato Grosso do Sul, como de Mato Grosso e Rondônia.

O Corredor Centro-Oeste/Paraguai/Argentina/Chile envolveria uma integração rodoviária, ferroviária e hidroviária, de interesse chileno, através de uma parceria do Brasil (Rondônia, Mato Grosso e Mato Grosso do Sul) com o Paraguai. Campo Grande receberia os produtos de Mato Grosso, Rondônia e Pantanal (via rodoviária e ferroviária), atingindo o Paraguai, via rodoviária, através de Ponta Porã, passando por Concepcion (Paraguai), daí diversificando os caminhos em direção aos diferentes portos chilenos (Antofogasta, Iquique e Valparaíso), passando pela Argentina. Nesse caso, contar-se-ia com 423 km de rodovia sem pavimentação. Seriam 390 km de Campo Grande até a fronteira paraguaia e 552 km até Concepcion. Até Iquique totalizariam 2.470 km e Antofogasta 2.225 km. Conforme alguns estudos apresentados, a redução do frete de transporte estaria em torno de 31%.

Através das várias propostas de corredores centrais do continente da América do Sul em direção aos portos dos oceanos Atlântico

e Pacífico, interligados, por um lado, aos sistemas polarizados por Cuiabá, Cáceres, Brasília e o Triângulo Mineiro e, por outro, aos sistemas regionais dos países vizinhos, estaria sendo vislumbrado o que se convencionou chamar de “Integração Bioceânica” na rota central da América do Sul. Nesse caso, Campo Grande no Mato Grosso do Sul, Cuiabá no estado do Mato Grosso e Santa Cruz de La Sierra na Bolívia, apareceriam como verdadeiros pólos irradiadores centrais do continente, na função de um verdadeiro triângulo de integração sul-americano.

BIBLIOGRAFIA E OUTRAS FONTES CONSULTADAS

AGÊNCIA DE DESENVOLVIMENTO TIETÊ PARANÁ-ADTP.
Fluxo de investimentos no Brasil depende da oferta de energia.
São Paulo, ago. 1996..

AGÊNCIA DE DESENVOLVIMENTO DO MATO GROSSO DO SUL/ADMS. Alternativas dinamizadoras de investimentos não institucionais para o desenvolvimento sustentado de Mato Grosso do Sul. Campo Grande : ADMS/Cogente, 1996.

ALVES, Waldemar Reis. *A Ferronorte*. Palestra apresentada no SEMINÁRIO SOBRE “MATO GROSSO DO SUL: OS CAMINHOS PARA O DESENVOLVIMENTO E A INTEGRAÇÃO”, Campo Grande-MS, ago, 1996.

AMBIENTALISTAS condenam a hidrovia. *Diário da Serra*, Campo Grande-MS, 26 out. 1996.

ASSOCIAÇÃO DOS ENGENHEIROS DA PETROBRÁS/AETP.
Gasoduto Brasil-Bolívia. Rio de Janeiro.

- BARAT, Josef. Transportes no Mercosul: mudanças necessárias. *O Estado de São Paulo*, 20 jan. 1997. Caderno B.
- BRASIL. Ministério da Agricultura e do Abastecimento. Departamento de Planejamento Agrícola da Secretaria de Política Agrícola. *Corredores de Transporte Multimodais*, nov. 1996.
- CARRÓN, Juan Maria. *Transporte Multimodal Mercosul/Paraguai*. Palestra proferida no 7º SIMPÓSIO INTERNACIONAL SOBRE TRANSPORTE INTERMODAL, na condição de senador do Paraguai e presidente da Comissão de Recursos Naturais, População e Meio Ambiente, do senado paraguaio.
- CAVACO, Adérito C. *A União das redes de transporte de Algarve e Sevilha*. Palestra proferida no 7º SIMPÓSIO INTERNACIONAL DE TRANSPORTE INTERMODAL, Sevilha, dez. 1996.
- COALICIÓN Rios Vivos. Região Tietê-Paraná. *Boletim Rios Vivos*, Montevideu, maio 1996.
- FOURNIER, Bernard. *As mudanças do transporte rodoviário na França*. Palestra proferida no 7º SIMPÓSIO INTERNACIONAL DE TRANSPORTE INTERMODAL, na condição de sub-diretor dos transportes rodoviários do Ministério de Transportes da França, Sevilha, dez. 1996.
- GONZALES, Ricardo. *A Estação Intermodal do Aeroporto de Alava-Espanha*. Palestra proferida no 7º SIMPÓSIO INTERNACIONAL DE TRANSPORTE INTERMODAL, na condição de diretor do Centro de Transportes de Mercadorias de Málaga. Sevilha, dez. 1996.
- GOVERNO de Mato Grosso pede ao CIH mudança do porto inicial da hidrovia. *Folha do Estado*, Cuiabá, 16 abr. 1996.
- GOVERNO DO ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL/PETROBRÁS S.A. *Macrocenários e Tendências Mundiais, Nacionais e de Mato Grosso do Sul 1996/2010*. Campo Grande-MS, 1996.

_____. *Diagnóstico sócio-econômico do Mato Grosso do Sul*. Campo Grande-MS, 1996.

HAMZA, Ottmani. *A situação do transporte no norte da África*. Palestra proferida no 7º SIMPÓSIO INTERNACIONAL DE TRANSPORTE INTERMODAL, na condição de de diretor de tranportes do Ministério de Transportes de Marrocos, Sevilha, dez. 1996.

INTERNATIONAL RIVERS NETWORK. Considerando a Hidrovia. Berekley, 1994.

JALDON, Juan Millan. *A experiência de Andaluzia em desenvolvimento sustentável com os transportes*. Palestra proferida no 7º SIMPÓSIO INTERNACIONAL DE TRANSPORTE INTERMODAL, na condição de secretário da Federação General de Transportistas de Andalucia, Sevilha, dez. 1996.

LARRAMENDI, José Luís. *Aspectos gerais do transporte no Mercosul*. Palestra proferida no 7º SIMPÓSIO INTERNACIONAL DE TRANSPORTE INTERMODAL, na condição de sub-diretor de transportes do Ministério de Transportes do Uruguay e representante uruguaio no Mercosul para assuntos de transportes, Sevilha, dez. 1996.

LE BOURLEGAT, Cleonice A. *Desenvolvimento do setor agrícola brasileiro através do Transporte Multimodal*. Palestra proferida no 7º SIMPÓSIO INTERNACIONAL DE TRANSPORTE INTERMODAL, na condição de representante do Brasil, através da UCDB e Ecosul, Sevilha, dez. 1996.

LOPES, Ricardo. *Ferrovias Novoeste*. Palestra proferida no SEMINÁRIO “MATO GROSSO DO SUL: CAMINHOS PARA O DESENVOLVIMENTO E INTEGRAÇÃO”, Campo Grande-MS, ago. 1996.

MATTOS, Sérgio de. *Corredor Operacional do Centro Leste*. Palestra proferida no SIMPÓSIO “MATO GROSSO DO SUL: CAMI-

NHOS PARA O DESENVOLVIMENTO E INTEGRAÇÃO”, na condição de representante da COCTCL, Campo Grande-MS, ago. 1996.

OLIVEIRA, Ricardo S. de. *A Hidrovia Paraná-Paraguai*. Palestra proferida no SEMINÁRIO “MATO GROSSO DO SUL: OS CAMINHOS PARA O DESENVOLVIMENTO E INTEGRAÇÃO”, na condição de representante da H. Dantas. Campo Grande-MS, ago. 1996.

PETROBRÁS.S/A. *Gasoduto Bolívia-Brasil*. Set. 1993.

_____. *Hidrovia: riesgos e impactos*. Campo Grande-MS, 1996.

RABINOVICI, Moisés. Primeira Viagem pela Hidrovia Mercosul. *O Estado de São Paulo*, 6 abr. 1997. Caderno especial do Caderno 2.

RIBERA, L. G. Capobianco. *Ruta Central del América del Sur: bases para la elaboración de la ley de carreteras*. La Paz : Bolivia dos Mil S.R.L., 1996.

SECRETARIA EXECUTIVA DO COMITÊ INTERGOVERNAMENTAL DA HIDROVIA - CIH. *Esfuerzos del CIH, Participación y Difusión de Información*. Documento apresentado na III REUNIÃO DE PARTICIPAÇÃO PÚBLICA, Campo Grande-MS, nov. 1996.

TAYLOR_GOLDER_CONSULAR_CONNAL. *Evaluación Del Impacto Ambiental Del Mejoramiento de La Hidrovia Paraguay-Parana*. Buenos Ayres, 1996.

VIOTTI, Maria Luiza Ribeiro. *O Mercosul, meio ambiente e aspectos transfronteiriços*. Palestra apresentada na III REUNIÃO DE PARTICIPAÇÃO PÚBLICA SOBRE A HIDROVIA PARANÁ-PARAGUAI, na qualidade de chefe da delegação do Brasil no Comitê Intergovernamental da Hidrovia-Paraná-Paraguai, Campo Grande-MS, 1996.