

CC (PAR) LIVIO DUARTE

A HIDROVIA PARAGUAI-PARANÁ NA GEOPOLÍTICA DOS ESTADOS  
COMPONENTES

Monografia apresentada à Escola de Guerra Naval,  
como requisito parcial para a conclusão do Curso  
de Estado-Maior para Oficiais Superiores.

Orientador: CMG FN (RM1) Adriano Lauro

Rio de Janeiro

Escola de Guerra Naval

2014

## RESUMO

A Hidrovia Paraguai-Paraná é um programa definido sobre a base de uma estratégia de transporte fluvial no sistema hídrico da Bacia do Prata, integrado por cinco Estados que são Argentina, Brasil, Bolívia, Paraguai e Uruguai. O objetivo principal desta união é dar soluções eficazes às necessidades de aperfeiçoar o sistema de transporte fluvial da região, a fim de baratear custos e conseguir preços competitivos para os produtos regionais nos mercados internacionais. Desde o ponto de vista regional, a área de influência da Hidrovia constitui uma região de enorme valor estratégico por suas potencialidades econômicas, riqueza em recursos naturais, hídricos e disponibilidade energética, diversidade cultural e uma situação geopolítica de privilégio no Cone Sul que a convertem em uma zona com excepcionais condições para o planejamento de estratégias alternativas de desenvolvimento sustentável e intercâmbio comercial, e que dá origem a um processo de integração regional sem precedentes na história sul-americana que deriva primeiro na criação do MERCOSUL e depois na UNASUR, fatos que marcam a sua vez na mudança de antigos arquétipos geopolíticos que se convertem em novos paradigmas de cooperação e política de confiança mútua, pontos de convergência que levam a um posicionamento privilegiado no cenário mundial e que se focaliza na construção conjunta de uma América do Sul politicamente estável, próspera e unida.

**PALAVRAS-CHAVE:** Hidrovia – Bacia – Geopolítica – Área de influência – Estratégia - Integração Regional – Desenvolvimento Sustentável – Paradigma - Confiança Mútua – Cooperação.

## SUMÁRIO

1.	<b>INTRODUÇÃO</b> .....	6
2.	<b>ANTECEDENTES E ORIGENS DA HPP</b> .....	8
3.	<b>CARACTERÍSTICAS GERAIS DA HPP</b> .....	12
	3.1 Situação geográfica .....	12
	3.2 Redes de transporte: Infraestrutura atual da região.....	13
	3.3 Cargas, volumes e vantagens comparativas .....	15
4.	<b>ASPECTOS DEMOGRAFICOS, ECONÔMICOS, POTENCIAL DE DESENVOLVIMENTO E ASPECTOS AMBIENTAIS</b> .....	17
	4.1.Aspectos demográficos.....	17
	4.2. Aspectos econômicos e potencial de desenvolvimento.....	17
	4.3. Aspectos ambientais.....	19
	4.4. Postura da Marinha do Brasil com respeito as ONGs.....	22
5.	<b>A HPP COMO FATOR DE INTEGRAÇÃO FÍSICA E SEU IMPACTO NA GEOPOLÍTICA REGIONAL</b> .....	24
6.	<b>ANÁLISE DAS TEORÍAS GEOPOLITICAS QUE ATINGEM A HPP</b> .....	30
7.	<b>CONCLUSÃO</b> .....	37
	<b>REFERÊNCIAS</b> .....	39
	<b>ANEXOS</b> .....	41

## LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 – Mapa da Bacia do Prata.....	6
Figura 2 – Mapa da Hidrovía Paraguai-Paraná.....	10
Figura 3 – Mapa do Eixo da Hidrovía Paraguai-Paraná.....	11
Figura 4 – Mapa do Projeto de Interconexão das Bacias Sul-Americanas.....	19
Figura 5 – Mapa Geral do Projeto IIRSA.....	25
Figura 6 – Mapa da Teoria dos Blocos o Casas Comuns.....	30
Figura 7 – Mapa da Teoria da Incerteza.....	30
Figura 8 – Mapa da Teoria do Tríade.....	31
Figura 9 – Mapa da Teoria do Choque de Civilizações.....	31
Figura 10 – Mapa da Teoria do Quaterno.....	32

## LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Comparativo de Vantagens do Transporte Fluvial.....	14
Tabela 2 – Vantagens Comparativas do Consumo de Combustível (Gas-Oil).....	14

## 1. INTRODUÇÃO

A Hidrovia Paraná-Paraguai (HPP), ou simplesmente a Hidrovia, é um dos maiores sistemas navegáveis do mundo (de fato é o quinto em extensão) e constitui a maior artéria de comunicação fluvial e de transporte para os países que compartilham suas águas: Argentina, Bolívia, Brasil, Paraguai e Uruguai. Este sistema tem sido navegado desde o século XVI, sendo durante muito tempo a principal rota de penetração das correntes colonizadoras europeias, por médio do qual os colonizadores chegados desde a península ibérica procuraram se instalar nas orlas de seus rios; desde o ponto de vista histórico, teve um papel preponderante no desenvolvimento dos países da região, cedendo posteriormente seu protagonismo devido à evolução do transporte terrestre em suas diferentes versões. O objetivo principal da Hidrovia é favorecer as comunicações fluviais e reduzir os custos de fretes para os produtos transportados, otimizando a navegação diurna/noturna de barcaças e rebocadores durante todo o ano, assegurando o uso completo das frotas e dos portos disponíveis em suas margens, bem como também o de contribuir para o desenvolvimento e integração para os países da Bacia do Prata.

Sob o ponto de vista da infraestrutura física, uma Hidrovia é ponderada como o resultado da otimização do potencial de um rio ou vários rios para a função transporte, com o desenvolvimento de uma adequada infraestrutura de instalações portuárias, balizamento ótimo dos cursos d'água, levantamento cartográfico apropriado e atualizado, e seu acompanhamento em função dos fluxos anuais das águas (cheias e secas) e alterações do canal de navegação e também, a disponibilização pelos âmbitos privados ou de governo de serviços de transporte de cargas por meio de buques, barcaças e por rebocadores ou buques motores necessários.

O presente trabalho monográfico propõe-se como objetivo primordial demonstrar a influência da Hidrovia Paraguai-Paraná na Geopolítica dos Estados componentes, e ao mesmo tempo pretende analisar de que modo esse sistema hídrico contribui à integração

regional dos países usuários e outros localizados em sua periferia. Para tal propósito acadêmico, emprega-se o método de raciocínio dedutivo, baseado em investigações bibliográficas, documentárias e escritivas com o fim de obter os dados necessários e analisá-los em função dos assuntos de interesse dentro do cenário do Cone Sul, numa linha de tempo que se estende desde a segunda metade do Século XX até nossos dias.

Esta Monografia se divide em sete capítulos, incluindo esta Introdução que representa ao Primeiro. O Segundo Capítulo destina-se para uma descrição breve dos antecedentes e origens da Hidrovia, em tanto o Terceiro Capítulo está orientado a uma apresentação da Bacia do Rio da Prata, delimitação da situação geográfica da região, a infraestrutura das redes de transporte e os ônus, volumes e as vantagens comparativas do transporte aquaviário.

O Quarto Capítulo está orientado a dar uma exposição dos aspectos demográficos, aspectos econômicos e seu potencial de desenvolvimento e a delicada questão ambiental da HPP, enquanto o Quinto Capítulo destina-se a expor a Hidrovia Paraguai-Paraná como fator de integração física e seu impacto na geopolítica regional, a fim de entender o potencial que esse sistema hidroviário possui como um elemento de coesão das nações que a compõem e sua incidência no desenvolvimento da área de influência dentro do subcontinente.

O Quinto Capítulo está focado a uma análise das teorias geopolíticas cujos orçamentos atingem à HPP e do impacto que consegue na Geopolítica regional do Cone Sul considerando os modelos teóricos post Guerra Fria eleitos, para finalmente expor a Conclusão ao final do trabalho apresentado, com a comprovação da relevância que exerce a influência da HPP na Geopolítica dos Estados componentes como também na integração física, política e socioeconômica dos países da região.

## 2. ANTECEDENTES E ORIGENS DA HIDROVIA PARAGUAI-PARANÁ

Desde uma perspectiva histórica, pode ser considerado que os rios Paraguai e Paraná foram os principais eixos de penetração e saída de ônus no interior da Bacia do Rio da Prata. A HPP foi, historicamente, o eixo geopolítico de penetração colonizadora e de transporte maciço de ônus nas regiões do interior da Bacia do Prata. Durante séculos, mantiveram-se os rios que a formam como principais vias naturais de comunicação e de comércio de bens e produtos do *hinterland*<sup>1</sup> da Bacia do Prata. (FIGURA 1 EM ANEXO). Componente capital do que viria a ser a futura geopolítica de complementação regional, a integração econômica e física sob o projeto da Hidrovia Paraguai – Paraná passaria a contrair sítio prioritário nas agendas da política externa do Brasil e Argentina nas últimas décadas do Século XX, com a aderência gradual de outros países tal qual o Paraguai e a Bolívia, mesmo assim Uruguai, como uma solução para as dificuldades internas dos países da região e para a sua inserção competitiva no mercado internacional.<sup>2</sup>

Segundo o que pode ser pesquisado, o surgimento do projeto da Hidrovia Paraguai – Paraná esteve caracterizado por abalo da iniciativa do setor privado com participação do setor oficial, em uma reunião convocada pela Câmara de Comércio Argentino-Brasileira, realizada na cidade de Cuiabá (Mato Grosso), no ano 1988, da qual participaram empresários e produtores estabelecidos nessa cidade e onde foram celebrados vários acordos setoriais, com a intervenção da Câmara Binacional e da Secretaria de Indústria, Comércio e Turismo do Estado de Mato Grosso. Nessa reunião assinou-se um documento que estabelecia que os mecanismos de intercâmbio concordados dependessem em grande parte de solução satisfatória para o problema do transporte e assinalava que a única solução possível era a via navegável constituída pelo rio Paraguai. Com a expansão do perímetro agrícola no

---

1 Hinterland é o contorno geoeconômico atraído por um centro, região polarizada ou porto sobre um litoral marítimo ou fluvial.

2 ZUGAIB, Eliane, 2006, pag. 165.



centro-oeste brasileiro e, em menor escala, em regiões da Bolívia, do Paraguai e do nordeste argentino, o desenvolvimento acelerado da região do interior da Bacia do Prata e o crescente vínculo internacional de essas economias passariam a exigir soluções de transporte competitivas. Essa necessidade viria a justificar a revalorização da via fluvial, uma vez que, se navegados de Corumbá ao Atlântico, em boas condições, os fretes graneleiros, fluviais e marítimos poderiam chegar a representar uma economia da ordem de 50% em comparação a outros meios de transporte terrestre; sendo, portanto, a Hidrovia, o meio mais viável de garantir competitividade aos produtos do *hinterland* platino, no mercado europeu, em relação aos provenientes da América do Norte.<sup>3</sup>

O projeto, em sua concepção inicial, divide-se em três componentes: **(a)** o acondicionamento de 3.442 km da via navegável entre Cáceres e Nova Palmira; **(b)** o desenvolvimento de sistema portuário que permita a cada país dispor de acesso competitivo ao rio e, **(c)** a utilização de uma frota adaptada às características da nova via acondicionada. Reveste-se também a iniciativa de fundamental importância para o Mercado Comum do Sul (MERCOSUL) ampliado, seu objetivo de maior alcance. Permite operar o eixo físico de integração entre seus quatro membros plenos e a Bolívia e oferece a possibilidade de ser o elo de ligação com a infraestrutura física da Comunidade Andina de Nações (CAN). Os países envolvidos nesse objetivo comum estavam conscientes que a Hidrovia não era um simples projeto de transporte, mas sim um ambiente para a integração e o desenvolvimento da região. Essa aproximação física estava ligada pela pretensão de estreitar vínculos políticos e de crescimento econômico através da inter-relação de seus mercados e nesse sentido, a Hidrovia convertia-se em experiência piloto capaz de demonstrar a viabilidade da integração, não apenas por responder à necessidade quase vital do desenvolvimento das regiões interiores, mas por catalisar a convergência de interesses públicos e privados em função de problemas

---

3 ZUGAIB, Eliane, 2006, pag. 166

comuns, que demandavam soluções conjuntas. Além de recuperar o protagonismo fluvial, a Hidrovia criava expectativas de impulsionar a produção agropecuária e industrial da região, gerar empregos, elevar a qualidade de vida das populações ribeirinhas e incentivar a participação da iniciativa privada na promoção de novos polos de desenvolvimento nas regiões interiores.<sup>4</sup> Os fatos que deram origem ao projeto Hidrovia, antes mesmo da criação do MERCOSUL, coloca em evidência a convergência de interesses dos cinco países em torno do desenvolvimento da Hidrovia como fator de integração, atribuindo-lhe prioridade máxima, conforme explicitado em praticamente todas as declarações de alto nível, presidenciais e ministeriais.<sup>5</sup>

Em síntese, a cronologia da criação da Hidrovia Paraguai-Paraná pode sintetizar-se do seguinte modo: Em 1969 os cinco países assinam em Brasília, o Tratado da Bacia do Prata, mediante o qual se lembra promover programas, estudos e obras em áreas de interesse comum e a adoção de medidas de fomento à navegação fluvial. Em 1987, em Santa Cruz da Serra, Bolívia, os Chanceleres dos países da Bacia do Prata aprovam a Resolução Nº 210 declarando de interesse prioritário o desenvolvimento do sistema Paraguai-Paraná. Em 1988, os Ministros de Transporte e Obras Públicas dos países-membros, reúnem-se em Campo Grande, Brasil, onde tem lugar o "Primeiro Encontro Internacional para o Desenvolvimento da Hidrovia Paraguai-Paraná" com o objetivo de identificar as opções mais adequadas para o desenvolvimento da Hidrovia, como corredor de transporte regional e como coluna vertebral de uma futura integração. Em 1989, na XIX Reunião de Chanceleres da Bacia do Prata, o Programa Hidrovia Paraguai-Paraná é incorporado ao sistema do Tratado da Bacia do Prata, por Resolução Nº 238, e cria-se o Comitê Intergovernamental da Hidrovia Paraguai-Paraná (CIH), por Resolução Nº 239, em substituição da Comissão Executiva prevista nas atas de

---

4 ZUGAIB, Eliane, 2006, pag. 172.

5 ZUGAIB, Eliane, 2006, pag. 176.

Campo Grande de abril de 1988, com o estabelecimento de Secretaria *pro tempore*, cuja sede está localizada em Buenos Aires, Argentina, e com atribuições amplas:

“(...) o órgão do Sistema do Tratado da Bacia do Prata encarregado de coordenar, propor, promover, avaliar, definir e executar as ações identificadas pelos Estados membros relativas ao Programa Hidrovia Paraguai-Paraná (Porto de Cáceres ao Porto de Nova Palmira), assim como de gerenciar e negociar, prévia anuência das autoridades nacionais pertinentes de cada país, acordos de cooperação técnica e subscrever aqueles que não forem reembolsáveis, para o desenvolvimento de um sistema eficiente de transporte fluvial, constituindo-se no foro de entendimento para os assuntos relacionados com este tema” (...) <sup>6</sup>

Em 1º de março de 1990, os Presidentes dos países signatários do Projeto Hidrovia Paraguai-Paraná emitiram a Declaração de Montevideu na que deixaram acordado o compromisso de elevar ao mais alto nível político o citado projeto de melhorar as condições de navegabilidade dos rios que seriam acondicionados para o efeito, como fator de integração física dos Estados componentes. Esta declaração foi realizada “animados pelo espírito integracionista que caracteriza seus povos” e de imediato se dedicaram à tarefa de organizar a primeira reunião da CIH com o objetivo de proceder à execução imediata das ações necessárias para dar continuidade às ações consignadas na Ata de Santiago de Chile. O resumo exposto mais acima com a breve cronologia dos fatos que deram vida ao projeto aquaviário faz-me concluir que é evidente a convergência de interesses comuns dos cinco países para a implementação e desenvolvimento da Hidrovia como fator de integração física da região centro-sul do subcontinente, representando isto um elemento que demonstra que a criação da Hidrovia é um fato de caráter geopolítico que simboliza o desejo de deixar de lado velhos antagonismos e rivalidades para empreender um caminho para o desenvolvimento socioeconômico dos povos e para a integração regional.

---

<sup>6</sup> Ata da Reunião dos titulares de Obras Públicas e Transportes da Bacia do Prata, realizada na cidade de Santiago do Chile, em 1º de setembro de 1989. Estatuto do Comitê Intergovernamental da HPP.

### **3. CARACTERÍSTICAS DA HIDROVIA PARAGUAI-PARANÁ: SITUAÇÃO GEOGRÁFICA; REDES DE TRANSPORTE: INFRA-ESTRUTURA ATUAL DA REGIÃO; CARGAS, VOLUMENS E VANTAGENS COMPARATIVAS DO TRANSPORTE HIDROVIÁRIO.**

#### **3.1. SITUAÇÃO GEOGRÁFICA.**

A Hidrovia Paraguai-Paraná está localizada em uma privilegiada posição geográfica no centro-sul do continente sul-americano, que abrange de modo heterogêneo os territórios de cinco países (dos quais quatro são membros plenos do MERCOSUL e um deles, Bolívia, é membro associado. Somente a Venezuela, não fica dentro da área de influencia do Eixo da HPP): o nordeste de Argentina, o centro-oeste de Brasil, o sudeste de Bolívia, o centro do Paraguai e o sul oeste do Uruguai em percentagens territoriais muito variáveis.

Desde o ponto de vista da distribuição geográfica, a Bacia do Prata distribui suas águas pelos territórios de Argentina ao que alcança um porcentual de 32,3%, do Brasil em um 44,2%, do Paraguai em 12,7%, da Bolívia em 6,4% e o território do Uruguai em 4,4%. O sistema aquaviário compreende uma superfície aproximada de 3.100.000 km<sup>2</sup>, que equivale mais ou menos a um 17% da área total de América do Sul. Seu tamanho é superado somente pelos sistemas fluviais do Amazonas, do Congo (África) e do Mississípi (América do Norte), e é, em termos de volume de drenagem, a quinta do mundo e a segunda de América do Sul.<sup>7</sup>

A Hidrovia tem uma extensão total de 3.442 km<sup>2</sup> e compõe-se de dois rios que lhe dão seu nome, o **rio Paraguai** e o **rio Paraná**, que se inicia no porto brasileiro de Cáceres, localizado no Estado de Mato Grosso e acaba no porto uruguaio de Nova Palmira, localizado no Departamento de Colônia, na República Oriental do Uruguai. Cabe destacar que na Bacia do Prata esses rios que constituem a única saída natural para o mar para Paraguai e Bolívia

---

7 ZUGAIB, Eliana, 2006, pp. 134-135

bem como para importantes regiões mediterrâneas interiores do Brasil e da Argentina (FIGURA 2 EM ANEXO).

A Hidrovia Paraguai–Paraná pode ser dividida em cinco trechos considerando suas condições de navegabilidade, que se mencionam a seguir: **TRECHO 1**: desde Cáceres a Corumbá-Porto Aguirre (Porto Aguirre é onde se une Bolívia ao Rio Paraguai): 672 km - **TRECHO 2**: desde Corumbá Porto Aguirre ao Rio Apa, que é o limite entre Brasil e Paraguai, de 603 km de longitude - **TRECHO 3**: desde o Rio Apa até Assunção, de 537 km de extensão - **TRECHO 4**: desde Assunção até Santa Fé, com 1040 km de extensão - **TRECHO 5**: finalmente de Santa Fé a Nova Palmira e depois o Rio da Prata, de 590 km de longitude.<sup>8</sup>

Assim, fica claramente coligada a estratégica posição da Hidrovia interconectando a todos os países componentes pelo meio dos rios Paraguai e Paraná, em condições de proporcionar os elementos para um estudo geopolítico necessário para atingir o objetivo desta monografia.

### **3.2. REDES DE TRANSPORTE: INFRAESTRUTURA ATUAL DA REGIÃO.**

A área de influência do Eixo da Hidrovia Paraguai–Paraná (FIGURA 3 EM ANEXO) engloba regiões muito consolidadas economicamente, e outras de menor desenvolvimento relativo, portanto existem dois tipos de problemas de infraestrutura bem diferenciados na região, no primeiro caso a necessidade de contribuir para a melhoria da prestação de serviços das mesmas ante o importante crescimento da demanda de **redes de transporte** e no outro a necessidade de vincular regiões marginais objetivando conseguir sua

---

<sup>8</sup> ZUGAIB, Eliana, 2006, *apud* “La Hidrovía Paraguay-Paraná. Factor de integración”. Varios autores. Boletín del Centro Naval. Suplemento Número 763, G-11. **Volumen** 109. Año 110. Buenos Aires. 1991.

integração ao desenvolvimento sustentável.

A **rede rodoviária** dos países componentes do Eixo da HPP atinge a um total de 1.980.322 km. Essa infraestrutura se caracteriza por atravessar na grande maioria das fronteiras, barreiras naturais de importância como o são o rio Pilcomayo, o rio Paraguai, o rio Uruguai e o rio Paraná, nos limites entre os países componentes. O crescimento do transporte internacional e a estrutura da rede rodoviária do Eixo da HPP que inclui as pontes de conexão e os passos de fronteira ocasionam maiores custos de transporte e dificuldades de integração.

A **rede ferroviária** dos países componentes do Eixo da HPP atinge um total de 68.716 km, dos quais se encontram operativos 95% e, em sua maior parte, está localizada na área de influência do Eixo. Em general os sistemas ferroviários são antigos e se encontram deteriorados, no entanto, nos planos de desenvolvimento dos países do Eixo é importante o investimento previsto para melhorar e incrementar a rede ferroviária.

A **rede fluvial** da área de influência do Eixo da Hidrovia Paraguai – Paraná está composta por: **a)** a Hidrovia Paraguai–Paraná propriamente dita, que tem uma extensão de 3.442 km, **b)** o rio Alto Paraná que se divide em dois trechos: primeiro de Confluência até a represa de Itaipu (compartilhado entre Argentina e Paraguai) e tem uma extensão de 632 km, e segundo o trecho águas acima entre Itaipu e a desembocadura do rio Tietê de 1.050 km de extensão; e por último **c)** o rio Uruguai que tem uma longitude em sua zona de melhor navegabilidade de 348 km (entre as localidades de Salto e Nova Palmira).

Na infraestrutura **portuária fluvial** do Eixo da HPP destacam-se dezessete portos importantes, que a seguir se citam segundo sua localização de norte a sul: Cáceres, Corumbá, Panorama e Presidente Epitácio (localizados no litoral do rio Paraguai e do rio Paraná respectivamente) no Brasil, Porto Central Aguirre (sobre o Canal Tamengo que é a saída ao rio Paraguai) na Bolívia; mais ao sul o porto de Assunção sobre o rio Paraguai, no Paraguai; depois já na Argentina o porto de Formosa sobre o rio Paraguai, os portos de Barranqueras,

Correntes e Santa Fé, o complexo portuário São Lorenzo - São Martin, Rosario, São Nicolas, Zárate e Campana, todos eles sobre o rio Paraná; por último os portos de Conceção do Uruguai (argentino) e Nova Palmira (uruguaio) localizados nas margens do rio Uruguai.

Existe uma adequada infraestrutura **aeroportuária** no Eixo, que facilita a conexão mediante transporte aéreo em toda sua extensão. Na área de influência do Eixo encontram-se localizadas as maiores represas hidroelétricas de América do Sul e existem projetos para construir outras importantíssimas na mesma região. Esta infraestrutura em termos gerais não oferece maiores problemas senão a necessidade de continuar as tarefas de harmonizar os padrões técnicos e a estruturação da integração energética.

### **3.3. CARGAS, VOLUMENS E VANTAGENS COMPARATIVAS DO TRANSPORTE HIDROVIÁRIO.**

As cargas mais transportadas pela Hidrovia Paraguai-Paraná são: soja, farinha de soja, azeite vegetal, produtos derivados da soja como *spellers*, mineral de ferro, mineral de manganês, petróleo e derivados, gasolina e outros combustíveis e lubrificantes, cimento e *clínker*, trigo e seus derivados, açúcar, madeira e derivados, carga geral em contêineres. Os volumes totais dos ônus transportados durante o ano 2010 foi estimado em 20.000.000 de toneladas métricas e com uma projeção para um acréscimo a 23.000.000 toneladas métricas em 2014. Essas quantidades poderiam aumentar significativamente se se dispusessem a mais embarcações e rebocadores, tal como no caso do Paraguai, cujos armadores realizaram um forte investimento econômico para a aquisição de navios, e como resultado disto a frota fluvial paraguaia se posiciona no terceiro lugar a nível mundial por trás de EUA e Chinesa, com 200 rebocadores e 2200 barcaças, fato que demonstra a significativa influência da Hidrovia para o comércio de esses pais mediterrâneo.

Segundo FERREIRA, a Logística é considerada atualmente como uma das maneiras de conseguir obter uma vantagem competitiva, pois permite eleger o melhor e mais

conveniente modo de transportar os ônus e produtos, isto se subordina diretamente a uma série de fatores tais como a urgência da entrega, o custo, a relação peso/volume, tipo de ônus, etc. Portanto, a melhor modalidade de transporte será aquela que melhor se enquadre às necessidades operativas do momento. Saber o tipo de ônus que se vai transportar, o trajeto e a distância a empregar, o custo que implicará a operação são fatores básicos para eleger corretamente um modal de transporte, pois todas as modalidades seja aérea, terrestre, hidroviária ou ferroviária têm suas vantagens e desvantagens, pois algumas são adequadas para uma determinada classe de mercadorias e outras não.<sup>9</sup>

Em tal sentido, o transporte de ônus hidroviário é muito utilizado, pois possui um custo reduzido em comparação a outras modalidades (VER TABELA 1 EM ANEXO), podendo ser até 3 vezes menor que o transporte ferroviário e até 8 vezes menos oneroso que o que o rodoviário, convertendo-se assim este meio em um importante fator para o comércio interno e externo, pois proporciona a vantagem de colocar seus produtos em destino a preços muito competitivos e por isso é utilizado para os casos onde se precisa transportar grandes volumes de ônus a grandes distâncias com custos fixos, desprezando o fator rapidez. (FERREIRA, 2009). Todos os estudos pesquisados resultaram ter conclusões unânimes relativas às vantagens muito acentuadas entre o transporte hidroviário e as demais modalidades de transporte de ônus, toda vez que se fale de transportar grandes volumes de ônus não perecíveis e baixo valor agregado a distâncias superiores a 400 quilômetros (VER TABELA 2 EM ANEXO). As vantagens mais significativas se traduzem em baixos custos dos fretes (relação peso/distancia/volume) grande capacidade em volume, facilidade para transportar ônus a granel (indivisíveis) muito volumosos ou pesados, economia de combustíveis e, portanto um impacto ambiental notoriamente inferior<sup>10</sup>

---

9 FERREIRA, Marco Antônio, 2009.

10 ZUGAIB, Eliana, 2006, pag. 149



## **4. ASPECTOS DEMOGRÁFICOS, ECONÔMICOS E DE POTENCIAL DE DESENVOLVIMENTO, E ASPECTOS AMBIENTAIS DA HIDROVIA PARAGUAI-PARANÁ**

### **4.1. ASPECTOS DEMOGRÁFICOS**

Calculou-se para o ano de 2014 uma população total aproximada de 45.000.000 de habitantes para a área de influência definida para o Eixo da Hidrovia Paraguai - Paraná, o que representa o 18% aproximadamente da soma da população total dos países componentes. Assim mesmo, a mesma área indicada atingiu uma densidade populacional média de 18,90 habitantes por km<sup>2</sup>. Este indicador varia desde um máximo de 77,98 habitantes por km<sup>2</sup> para a área de influência do Estado de São Paulo a um mínimo de 6,54 habitantes por km<sup>2</sup> correspondente ao território do Estado de Mato Grosso do Sul, ambos no Brasil, também comparativamente pode ser apreciado um valor de densidade populacional de 2,11 habitantes por km<sup>2</sup> correspondente ao território da Região Ocidental ou Chaco, no Paraguai e além disso pode ser tido em conta um valor de densidade populacional de 28,5 habitantes por km<sup>2</sup> na região denominada mesopotâmia argentina.

A implementação plena do Programa Hidrovia Paraguai-Paraná, a partir da melhoria das vias navegáveis e da infraestrutura portuária, trará um novo equilíbrio entre as comunidades ribeirinhas e o sistema fluvial, será um fator primordial que conseguirá ostensivas melhoras na qualidade de vida da população economicamente ativa que habita na área de influência do Eixo hidroviário, tudo isso no marco de um aproveitamento sustentável dos recursos naturais da região.

### **4.2. ASPECTOS ECONÔMICOS E DE POTENCIAL DE DESENVOLVIMENTO**

Desde a área de influência da HPP realizaram-se exportações por montante ao ano de

US\$ 60.000 milhões para o ano 2008, que comparado com o valor anual das exportações do ano 2000 (US\$ 20.000 milhões) desde a mesma região se tem obtido uma diferença positiva de **195,10 %** em nesses oito anos. Esta quantia representa 17 % da soma dos PIB totais, para o mesmo ano, dos cinco países que compõem a HPP.

Como potencial de desenvolvimento, a área de influência do Eixo da HPP representa um mercado a mais de 45.000.000 de habitantes, com um Produto Interno Bruto conjunto de aproximadamente US\$ 200.000 milhões, institucionalmente enquadrados em um processo de integração regional aduaneira que já conta com 18 anos de existência (MERCOSUL) e que conta também com o Acordo de Transporte Fluvial da Hidrovia Paraguai-Paraná desde 1992, e onde ademais tem sido estabelecido entre os cinco países membros o Comitê Intergovernamental da Hidrovia (CIH), com o objetivo de determinar ações e identificar projetos e obras para melhorar a navegabilidade a fim de facilitar o transporte na Hidrovia.

A região conta com excedentes de energia elétrica e de gás natural, produção agropecuária (com a soja e seus derivados e a carne bovina como produtos principais), produção agroindustrial e industrial, que em função dos melhores preços destes produtos se transformam em oportunidades para incrementar a produção e as exportações intra e extrarregionais.

A região também conta com áreas consolidadas e outras relativamente pouco povoadas e com grande capacidade e potencial de desenvolvimento. É uma região muito rica em diversos recursos equilibrados (energéticos, agropecuários, industriais, etc.) É um eixo muito consolidado em termos de assentamentos humanos, uso da terra e desenvolvimento de infraestrutura, ao longo de territórios altamente produtivos. Em médio prazo, a dinâmica do Eixo será determinada pelos seguintes fatores: **a)** O intercâmbio energético, **b)** O incremento do transporte de ônus fluviais e da logística associada a esses fluxos. **c)** A incorporação e

desenvolvimento de áreas do Eixo da HPP associadas ao crescimento da agricultura, a indústria metal mecânica e as atividades afins.

Entre os cinco principais produtos exportados desde os países que compõem o Eixo da HPP, a soja (inclusive a triturada) é a mais importante, representando ao redor de 6,17% do valor total exportado no ano 2010, seguindo-lhe em importância as exportações de petróleo cru (com um total de 5,74% do total exportado). O terceiro, quarto e quinto lugar ocupam-se pelos minerais de ferro não aglomerados e seus concentrados, as farinhas de sementes oleaginosas e outros resíduos de azeite vegetal e os minerais de ferro aglomerados e seus concentrados, respectivamente. Somando os cinco principais produtos exportados desde cada país atingem o 28% em valor total exportado desde os países que integram o Eixo da Hidrovia Paraguai-Paraná para o mencionado ano, o que se demonstra nos setores produtivos beneficiados em cada país componente: BRASIL: agrícola, ganadeira, florestal, jazidas minerais diversos - BOLÍVIA: agrícola, mineiro, petroleiro, de gás, etc. - PARAGUAI: agrícola, jazidas minerais, siderúrgico, ganadeiro, indústria naval fluvial, etc. - ARGENTINA: siderúrgico, petroquímico, refinarias, agrícola, agroindustrial, mineiro, petroleiro, etc. - URUGUAI: agrícola, ganadeiro, florestal, jazidas, etc.

#### **4.3. ASPECTOS AMBIENTAIS**

A Bacia da Hidrovia Paraguai-Paraná conforma um grande ecossistema, que inclui o Pantanal brasileiro (considerado área crítica com uma biodiversidade de importância internacional e regulador hídrico de todo o sistema, situado ao sul da província de Mato Grosso e ao oeste de Mato Grosso do Sul, ocupa uma área de 230.000 km<sup>2</sup> cortada pelo rio Paraguai e suas afluentes) e possui uma fauna variada de centenas de espécies.<sup>11</sup>

---

<sup>11</sup> [www.unne.edu.ar/unnevieja/Web/cyt/cyt/2001/1-Sociales/S-019.pdf](http://www.unne.edu.ar/unnevieja/Web/cyt/cyt/2001/1-Sociales/S-019.pdf)

O que a seguir se expõe é um fator de grande importância quanto à questão ambiental, se trata das Organizações Não Governamentais (ONGs) vinculadas à proteção do ambiente. Muitos consideram que estas organizações são uma das formas mais capciosas que têm os governos estrangeiros para influir negativamente no desenvolvimento socioeconômico de países que denominam “terceiro-mundistas” (às vezes chamados “emergentes”)<sup>12</sup>; é através da ação destas agências de “desenvolvimento internacional” que, no caso da HPP, tentam influir na opinião pública mediante relatórios onde estimam que o impacto do dragado e retificação do rio Paraguai gerará impactos ambientais negativos irreversíveis. O rio Paraguai, entre os portos de Cáceres e Corumbá, é um trecho crítico dentro do projeto hidrovia, por causa da riqueza ecológica, complexidade e fragilidade do Pantanal e pela regulação do fluxo de água através de todo o sistema dado o papel de “**esponja**” que joga a zona.<sup>13</sup>

Além disso, alegam que terá que ser prevenida a contaminação das águas pelo aumento da navegação e que, a partir da urbanização crescente, os rios poderiam ser convertidos em propagadores de doenças transmissíveis provenientes das regiões de selva e dos desfeitos industriais cada vez mais crescentes ao longo da bacia. Por todos estes aspectos mencionados anteriormente o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), financiador do projeto Hidrovia, condiciona suas contribuições a um exaustivo e prolongado estudo do impacto que a obra terá sobre o ambiente. Desde o momento que foi assinado o Acordo de Transporte Fluvial pela Hidrovia Paraguai–Paraná e diante a férrea determinação na vontade política dos países signatários que implicaram o início com inusitada força das tarefas para pôr em marcha o projeto, a alarme do *Establishment*<sup>14</sup> anglo-americano foi acesa, posto que

---

12 [1] Executive Intelligence Review, 2006, pag. 180.

13 Executive Intelligence Review, 2006, pag. 181.

14 Palavra inglesa que define o Grupo Sociopolítico que exerce sua autoridade, controle ou influência, defendendo seus privilégios; ordem estabelecida, sistema.

com a implantação da Hidrovia Paraguai–Paraná no trecho brasileiro entre os portos de Cáceres e Corumbá, tarde ou cedo tornaria se inevitável a interconexão das bacias do Amazonas e do Prata, o qual constituiria um verdadeiro *anátema*<sup>15</sup> para os interesses geopolíticos anglo britânicos<sup>16</sup>. (FIGURA 4 EM ANEXO)

Em seguida da assinatura desse Acordo, os grupos ligados aos interesses anglo–britânicos que têm maiores intensidades em impossibilitar a implantação da Hidrovia Paraguai–Paraná mobilizaram seu “exército” mercenário de Organizações Não Governamentais baixo a direção do Fundo Mundial para a Natureza (WWF por suas siglas em inglês). Segundo os relatórios ambientais divulgados por estas ONGs, a implementação da HPP representava uma ameaça para os 230.000 km<sup>2</sup> do Pantanal, que seriam irremediavelmente drenados, fazendo desaparecer sua flora e fauna únicas. Sem ocultar o desejo de manter o interior do subcontinente despovoado e sem desenvolvimento econômico, o documento afirma que provavelmente os maiores problemas ambientais causados pela HPP seriam indiretos, resultantes do rápido processo de desenvolvimento que poderá seguir ao início das operações na via fluvial, que o efeito colateral da HPP seria a expansão do cultivo de novas áreas no centro do continente, substituindo a vegetação nativa, isto poderá aumentar o grau da erosão do solo e a sedimentação dos leitos dos rios, sendo esta uma hábil manobra criada pelo *Establishment* anglo-americano para ocultar seu principal objetivo geopolítico na região: travancar o progresso econômico que seria causado pela implementação da HPP e evitando assim a criação das condições econômicas de desenvolvimento necessárias para justificar uma futura conexão das bacias do Prata e do Amazonas.<sup>17</sup>

---

15 Anátema é no cristianismo, a maior e a pior sentença de excomunhão da Igreja, onde o anátemo, além de ser expulso da igreja com todos seus ritos eucarísticos e todas as atividades voltadas ao fiéis, ainda é considerado como amaldiçoado pelo sacerdote. É sinônimo de MALDIÇÃO.

16 Executive Intelligence Review, 2006, pag. 177.

17 Executive Intelligence Review, 2006, pag. 178.

#### 4.4. POSTURA DA MARINHA DO BRASIL COM RESPEITO ÀS ONGs

No mês de outubro de 1997, a Marinha do Brasil deu a conhecer sua postura oficial mediante um pronunciamento sobre a campanha realizada pelas ONGs ambientais contra a implementação do projeto HPP, em uma exaltada denúncia feita pelo então Contra-Almirante JULIO SOARES DE MOURA NETO (atual Comandante da Marinha do Brasil), quem nesse tempo comandava o 6º Distrito Naval com assento em Ladário, Mato Grosso do Sul, (que inclui ao Pantanal Mato-grossense dentro da área de fiscalização da navegação no trecho da Hidrovia que correspondia a seu distrito), em dita ocasião o mencionado chefe naval revelou que:

“a campanha promovida pelas ONGs ambientais era um exemplo claro dos interesses internacionais ocultos que desejam impedir o desenvolvimento no Brasil e que o país deve ficar atento a eles, que considera um grande impedimento para viabilizar a Hidrovia como um corredor fluvial natural do MERCOSUL (...) as preocupações ambientais são válidas e devemos defender o Pantanal, no entanto impedir a navegação é impedir o progresso da região, que pode ser o suporte da integração comercial latina”<sup>18</sup>

Segundo seu critério, algumas ONGs vêm sendo “patrocinadas” por organizações internacionais (como a WWF e a coalizão Rios Vivos, integrada por mais de 300 ONGs ambientais), com a finalidade de impedir o uso da HPP como rota de escoamento dos produtos brasileiros da região. Em outro parágrafo desaprovou também a atitude das ONGs às que chamou de “forças ocultas”, em relação aos estudos iniciais de viabilidade econômica e ambiental.<sup>19</sup>

Quase um ano após esse comunicado de imprensa, em setembro de 1998, o Comandante do 6º Distrito Naval desse então, o Contra-Almirante SÉRGIO LOESCH SOARES resolveu pesquisar as denúncias feitas pelas ONGs sobre o dragado de manutenção

---

18 Executive Intelligence Review, 2006, pp 184-185.

19 Executive Intelligence Review, 2006, pag. 185.

feito desde fazia décadas no trecho Corumbá-Cáceres. Em consequência dessa pesquisa, emitiu-se outro comunicado que despia entre outras coisas o seguinte:

“essas notícias são cíclicas e sempre nesta época do ano, em que estão sendo feitos os contratos para o transporte de ônus do seguinte ano. A suposição de que a HPP sofra um novo impedimento inviabilizaria sua utilização para a saída da safra de soja, o que atende os objetivos dos interesses internacionais (...) os representantes internacionais que se dizem conhecedores da região são filiados a ONGs financiadas por dinheiro estrangeiro, proveniente de países que não têm o menor interesse em que os produtos regionais cheguem ao comércio internacional a preços competitivos (...) tais ações estão unidas a interesses externos ou particulares para que não se dê continuidade à utilização racional da Hidrovia, que é fator importante para o desenvolvimento sustentável da região, já que o transporte fluvial é o mais econômico e o que menos contamina ou agride o meio ambiente conforme demonstra sua utilização a grande escala pelos países desenvolvidos”.<sup>20</sup>

Analisando todas estas informações disponíveis, pode-se concluir de que está preparado um forte esquema ambientalista internacional que responde a interesses externos ocultos, que evidencia uma forte influência negativa virada para o objetivo de incitar um entrave a qualquer desenvolvimento socioeconômico na região que não seja através do ecoturismo, recurso legal que vêm utilizando, mas que na maioria dos casos resulta danoso aos interesses das economias nacionais dos países da Bacia do Prata e com a finalidade ulterior de que os benefícios ambientais mais significativos não sejam visualizados em quanto a menor contaminação ambiental, transporte mais seguro dos ônus, baixo índice de acidentes, menor consumo de energia, menor consumo de combustíveis y lubrificantes, y um menor grau de poluição em geral. La HPP constitui uma estrada fluvial navegável que a longa do seu percurso se encontra em condições naturais e deve-se procurar o uso equilibrado que possibilite uma ótima utilização com o menor impacto ambiental possível.

---

20 Executive Intelligence Review, 2006, pag. 186.

## **5. A HIDROVIA PARAGUAI-PARANÁ COMO FATOR DE INTEGRAÇÃO FÍSICA E SEU IMPACTO NA GEOPOLÍTICA REGIONAL.**

Para entender o potencial que possui a Hidrovia Paraguai–Paraná no contexto do subcontinente no que se localiza como um elemento de coesão das nações que compõem este sistema hídrico, é preciso fazer uma análise da expressão INTEGRAÇÃO REGIONAL e como incide no desenvolvimento socioeconômico e político dos povos que habitam no Eixo da HPP.

Considerando que o termo INTEGRAR significa armar um tudo, unindo diferentes partes para conseguir um propósito ou funcionalidade, então se entende que a INTEGRAÇÃO REGIONAL<sup>21</sup> consiste na formação de uma unidade diferenciada, formando um bloco político, econômico e em muitos casos também social e cultural. Este bloco está estabelecido por unidades político-econômicas menores, que pelo geral são vizinhos entre si, com o fim de obter dessa união uma força competitiva maior, mais rendimento em suas operações, maior grau de cooperação, um forte sentido de solidariedade e um grande sentido de pertence, de modo tal a minimizar riscos ao fixarem-se metas competitivas. Na generalidade dos casos de integração regional conhecidos, implica a eliminação de impostos alfandegários, fixação de impostos comuns para produtos provenientes de estados que não sejam parte do bloco, tendo alguns deles a livre circulação de pessoas e no caso da União Europeia, este bloco apresenta fatores interessantes de ser considerados como, por exemplo, uma moeda única, um Parlamento, um Conselho e um Tribunal de Justiça. No caso sobre o qual trata este capítulo, pode ser estabelecido que, desde o ponto de vista físico, a Hidrovia Paraguai-Paraná constitui um verdadeiro eixo de integração e intercâmbio dos países da região centro-sul do subcontinente, mas, por que me atrevo a assegurar isto?

---

21 Concepto de INTEGRACIÓN REGIONAL - Definição em DeConceptos.com  
<<http://deconceptos.com/ciencias-sociales/integracion-regional#ixzz37filGjh0>>



Esta afirmação aparece como consequência das pesquisas bibliográficas cumpridas, onde pude determinar que a Hidrovia possui vários aspectos integracionistas interessantes como: é o ponto de partida na integração física do MERCOSUL, que possui projeção à integração do Cone Sul, outorga acesso imediato aos mercados internacionais, é vetor da integração de um mercado comum de 250 milhões de habitantes, impulsiona a integração regional para os processos industriais conjuntos, provê uma interconexão interna para os quatro pontos cardeais da América do Sul e oferece possibilidades de comunicação permanente através da via fluvial. Todo este conjunto de aspectos integracionistas se constitui em uma vantagem de valor incalculável para uma integração eficaz e eficiente. Outra vantagem considerada como apreciável para o processo de integração regional é que pode ser observado que a maior parte da população sul-americana possui origem ibérica e com forte influência da religião católica, além disso, possui muitas características antropológicas comuns, um passado histórico semelhante e pautas culturais compartilhadas como parte da marca ibérica comuns dantes mencionadas, esta vantagem outorga uma facilidade enorme para conseguir o objetivo de integrar os povos.

Fazendo uma revisão da história, vemos que a integração dos povos da América do Sul já era um objetivo tentado no passado, mas sem sucesso algum, um exemplo claro deste fato, é que dentro dos processos de independência de alguns países latino-americanos de língua espanhola surge a figura do libertador Simon Bolívar<sup>22</sup>, que propugnava por essa integração regional que basicamente consistia na ideia de programar um sistema de cooperação entre as nações latino-americanas, cuja finalidade fosse a proteção mútua não somente das tentativas por parte das potências europeias de restaurar a anterior ordem colonial

---

**22 Simón José Antonio de la Santísima Trinidad Bolívar y Palacios Ponte y Blanco** (1783 – 1830). Foi um dirigente militar e político que jogou uma função fundamental na luta exitosa de Latino América para independência do Império Espanhol, e é hoje considerado um dos políticos mais influentes na história da América.

nesta parte do orbe, senão também contra os EUA e sua Doutrina Monroe.<sup>23</sup>

“A União Latino-americana deverá ser construída por Nações livres e independentes, ligadas entre si por um conjunto de leis comuns, que fixarão as suas relações exteriores. As diferenças de origem e cor perderão a sua influência e o seu poder. As forças de todas essas Nações acudirão em auxílio daquele que tiver que fazer frente a um inimigo externo ou a distúrbios internos”. (Simon Bolívar. 1815).

Na atualidade, a América do Sul está dividida em três espaços geopolíticos, e cada um possui seu correspondente bloco integracionista geoeconômico, a saber: o Mercado Comum do Sul situado na zona do Cone Sul, a Comunidade Andina de Nações situado na região de ande-os, e a Organização do Tratado de Cooperação Amazônica (OTCA) que se localiza no Arco Amazônico. No caso particular do MERCOSUL pode ser destacado como um fato recente a incorporação de Venezuela como Membro Pleno do bloco no presente ano (depois da aprovação do Congresso Nacional paraguaio), com o qual aumenta as perspectivas de consolidação como a associação econômica mais forte de América do Sul, pese a que este país não se encontra compreendido dentro da Bacia do Prata, e ainda assim se converte em um importante fato para o fortalecimento progressivo do processo de integração da América do Sul, já que além da ampliação dos movimentos comerciais internos do MERCOSUL, a incorporação desse país amazônico – andino -caribenho oferece amplas oportunidades de cooperação nos setores energéticos e de infraestrutura, que são os dois principais desafios para o subcontinente.

Além disso, realça a iniciativa dos países sul-americanos de programar a

---

<sup>23</sup> A **Doutrina Monroe** foi anunciada pelo presidente estadunidense James Monroe (presidente de 1817 a 1825) em sua mensagem ao Congresso norte-americano em 2 de dezembro de 1823. A Doutrina reafirmava a posição dos Estados Unidos de América contra o colonialismo europeu, inspirando-se na política isolacionista de George Washington, segundo a qual "a Europa tinha um conjunto de interesses elementares sem relação com os nossos ou senão muito remotamente". A frase que resume a doutrina é: "América para os americanos".

Integração das Infraestruturas Regionais Sul-americanas (IIRSA)<sup>24</sup>, que basicamente consiste na integração física das redes rodoviárias, aeroviárias, ferroviárias e aquaviárias do subcontinente (FIGURA 5 EM ANEXO) e como feito ressaltante isto demonstra um MERCOSUL mais estruturado e com maior potencial de desenvolvimento. A isto deve ser somada a iniciativa de unir a Comunidade Andina de Nações e o Mercado Comum do Sul para dar origem à União de Nações Sul-americanas (UNASUL)<sup>25</sup>, que se estabelece no ano 2008, e que reúne atualmente a todos os países sul-americanos (doze ao todo), cujos objetivos primários são o de servir como órgão de coordenação política, econômica e social entre seus membros e espera fazer avanços na integração física, energética, de telecomunicações, de ciência e educação.

*“La Hidrovía Paraguay – Paraná es un escenario de convergencia entre el MERCOSUR y la Comunidad Andina de Naciones, y resulta ser además, un eslabón decisivo entre las conexiones interoceánicas que pueden multiplicar indefinidamente las posibilidades comerciales de nuestra región (...) arteria navegable que se proyectará como la real y verdadera columna vertebral del comercio regional (...) la hidrovía resulta ser la solución práctica que se encuentra al alcance de la mano, para lograr un transporte competitivo y, por ende, un comercio regional eficiente y sustentable (...) Pero lo más trascendente de todo, el embarque y transporte por la hidrovía representa un marco, una referencia de gravitante importancia para el proceso de integración latinoamericano en la búsqueda del desarrollo armónico y la integración física de nuestros países, como camino para el desarrollo económico y comercial de nuestra región y el bienestar de nuestros pueblos”*<sup>26</sup>

Um fato muito interessante se manifesta em que, além de possuir um forte perfil de sentido político, a UNASUL apresenta um aspecto muito particular em relação a matéria de

---

24 A Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-americana (IIRSA) é uma iniciativa dos doze países sul-americanos, que tem por finalidade a promoção do desenvolvimento da infraestrutura de transporte, energia e comunicações, de forma sustentável e equitativa, através da integração física destes países. Em: <[www.planejamento.gov.br](http://www.planejamento.gov.br)>

25 A União de Nações Sul-americanas é um organismo de âmbito internacional que tem como objetivos construir uma identidade e cidadania sul-americanas, ao igual que desenvolver um espaço regional integrado. Está formada pelos doze estados da América do Sul, cuja população conjunta de 400 milhões de habitantes representa o 68 % da população de América Latina.

26 ZUGAIB, Eliana, 2006 apud ROJAS PIENSO, Juan F. 1999, pag. 3.

Defesa Militar que comparado aos demais processos de integração regional do continente americano não se observam; em dezembro do ano 2008 decidiu-se aprovar a criação do Conselho de Defesa Sul-americano, que está composto pelos Ministros de Defesa dos países-membros e que tem por finalidade a integração da indústria de defesa, ou seja, a produção de material bélico, como assim também a participação das Forças Armadas dos países signatários em Operações de Paz baixo mandato da Organização das Nações Unidas e o intercâmbio de pessoal militar entre elas. Outro aspecto interessante é a elaboração de políticas de defesa conjunta e a realização de exercícios militares conjuntos.

Outra vantagem apreciável para uma eficaz integração regional é a abundância de recursos naturais presente em todos os Estados componentes, fato que constitui a chave do desenvolvimento econômico sustentável da América do Sul e dela fazem um “continente de oportunidades”. Nesse sentido, o sistema hídrico Paraguai-Paraná constitui um área de importante potencial de intercâmbio de bens e de riqueza em recursos naturais, que inclui reservas de 1,2 bilhões de toneladas de ferro, 100 milhões de toneladas de manganês e grandes extensões de terras agricultáveis. Esse potencial faz da HPP o grande Eixo de Integração do Cone Sul, capaz de impulsionar a circulação de bens e pessoas nos países do MERCOSUL, Bolívia e demais países-membros associados, e de possibilitar o acesso competitivo de seus produtos no mercado internacional.<sup>27</sup>

A rapidez com que a Hidrovia foi incorporada ao Sistema da Bacia da Prata corrobora o fato de que seu surgimento lhe confere sentido político como símbolo da transformação do padrão geopolítico na região e como contribuição para dar conteúdo à nova política de integração que começava a aflorar. É um fato inegável que a HPP tornou-se opção de infraestrutura de transporte eficiente por suas características, competitiva pelos preços dos fretes fluviais e capaz de impulsionar o processo de integração e de desenvolvimento

---

27 ZUGAIB, Eliana, 2006, pag. 54.

sustentáveis regionais graças a suas particularidades gerais.

Entre as principais dificuldades para a integração total em Latino America podem ser destacadas: o Tratado de Livre Comércio entre Chile e os EUA, o Tratado de Livre Comércio entre Colômbia e os EUA, o bloco econômico conformado pela associação do México com os EUA mediante o Tratado Norte-americano de Livre Comércio (NAFTA), a dependência econômica dos países do Centro América quanto a suas exportações para os EUA, sem deixar de ter em consideração que toda Latino América se encontra dentro da área de influência norte-americana. Exemplos visíveis, no aspecto militar, constituem-no o Comando Sul dos EUA (USSOUTHCOM)<sup>28</sup> e a recente reativação da Quarta Frota da U.S. NAVY<sup>29</sup> com sede na Base Naval de Mayport (Jacksonville, Flórida, EUA).

Para finalizar a modo de breve conclusão, desde o ponto de vista físico a Hidrovia Paraguai-Paraná constitui um verdadeiro eixo de integração e intercâmbio dos países da região, representando uma oportunidade única como artifício fundamente do desenvolvimento sustentável de seu espaço de influência e servindo de base para gerar outras associações de atores regionais que procuram unir suas capacidades e fortaleza em um esforço mancomunado para conseguir o sucesso nesta particular oportunidade de desenvolver socioeconômica e politicamente uma região que até o século passado era relegada a um plano secundário e sem maior importância geopolítica.

---

28 Organização Militar dos EUA responsável da salvaguarda dos interesses norte-americanos em Latino América, na zona compreendida desde o Canal de Panamá até o extremo sul do continente americano.

29 Marinha dos Estados Unidos de América. A 4ta Frota Norte-americana foi desativada após de uma década da conclusão da Segunda Guerra Mundial devido a problemas orçamentários.

## **6. ANÁLISE DAS TEORIAS GEOPOLÍTICAS QUE ATINGEM A HIDROVIA PARAGUAI – PARANÁ E SEU IMPACTO NA GEOPOLITICA DOS ESTADOS COMPONENTES.**

A influência dos fatores geográficos nas decisões políticas e estudo de estratégias é um fato que não pode ser negado, e ele vem sendo observado em uma remota linha de tempo que abarca principalmente desde a Revolução Francesa até nossos dias, onde foram intérpretes destacados da evolução da Geopolítica tal como a conhecemos homens como Humbolt, Ritter, Napoleón, Kant, Raztel, Kjellen, Mahan, Mackinder e outros mais.

“O estudo da Geopolítica é de suma importância, pois permite ao planejador reconhecer a influência das condições geográficas na Política do Estado, identificando e aceitando os desafios que apresentam para poder vencê-los e levar a Nação aos seus destinos, não a deixando estagnar, regredir e cessar a existência” (ARNOLD TOYNBEE, “Teoria do Desafio e Resposta”)

Para os fins que perseguem o presente trabalho monográfico, serão analisados conceitos e teorias que apareceram depois de finalizada a Guerra Fria, de maneira tal a conseguir um panorama teórico que ajude a obter uma resposta ao objeto da pesquisa. Assim surge uma pergunta muito relacionada: O que é a GEOPOLÍTICA? Segundo MAFRA<sup>30</sup> esta disciplina trata da Política do Estado quando sofre influência das condições ou dos fatores geográficos, por tanto, influência da Geografia nos estudos, planejamentos e decisões políticas, ou mais especificamente, no estabelecimento e na fixação dos objetivos do Estado, esta definição será utilizada no presente trabalho monográfico por ser considerada a mais abrangente para o tema proposto.

Outro conceito interessante para definir é o termo TEORIA<sup>31</sup>, que consiste em um conjunto de proposições inter-relacionadas, capazes de explicar por que e como ocorre um

---

30 ROBERTO MACHADO DE OLIVERA MAFRA, Coronel de Cavalaria e Estado-Maior do Exército Brasileiro, autor da “Teoria Geopolítica” e do livro “GEOPOLÍTICA, Introdução ao Estudo”. 2006.

31 [www.tecnicas-de-estudio.org/investigacion/investigacion14.htm](http://www.tecnicas-de-estudio.org/investigacion/investigacion14.htm)

fenômeno. Como exemplos claros de ações e decisões geopolíticas em épocas diversas, podem ser mencionados os seguintes: **a)** A compra do território da Louisiana a França pelos Estados Unidos da América em 1803, **b)** A compra do Alasca a Rússia pelos EUA em 1867, **c)** A abertura do Canal de Suez pela tríplice França – Egito - Inglaterra em 1869, **d)** A compra do território do Acre a Bolívia pelo Brasil em 1903, **e)** A abertura do Canal de Panamá pelos EUA em 1905 e, **f)** A mudança da capital do Brasil para a nova cidade criada *ad hoc*, Brasília, na área do Planalto Central no ano 1960.<sup>32</sup> Poder-se-ia questionar se a Hidrovia Paraguai – Paraná é verdadeiramente uma decisão geopolítica digna de ser considerada como um exemplo a mais dessas ações da nossa era atual.

Durante as últimas décadas do século passado, sucederam-se uma série de drásticas mudanças na configuração política do mundo, que se iniciam com a queda do Muro de Berlim (1989), a reunificação de Alemanha, a libertação dos países satélites da União de Repúblicas Socialistas Soviéticas (URSS) localizados em Europa Oriental, e finalmente dissolução dessa potência continental em dezembro de 1991, e que derivou no final da Guerra Fria e do estado de bipolaridade mundial, ficando só uma potência com a hegemonia em nível de nações. Essas mudanças criariam o ambiente propício para o aparecimento de novas teorias baseadas em opiniões diversas, análises de estratégias, geopolíticos, historiadores, militares, sociólogos, professores e politólogos, que foram expostas à opinião pública de diversas maneiras, desde livros e publicações especializadas na disciplina até conferências.<sup>33</sup>

Essas novas teorias geopolíticas são expostas em detalhe para um melhor entendimento ao alcance da presente monografia, dando início com a **TEORIA DOS BLOCOS (CASAS COMUNS OU ZONAS MONETARIAS)**: Seu autor é o Conselheiro Jacques Perruchon de Brochard (França) e foi escrito em 1991. Nesse cenário, o mundo seria

---

32 MAFRA, Roberto, 2006, pag. 35.

33 MAFRA, Roberto, 2006, pag. 155.

dividido pelos responsáveis do “novo ordenamento” em quatro blocos (Casas ou zonas monetárias), onde vigorariam as moedas dos países líderes, com o valor por eles controlado, os quais seriam responsáveis, também, pelo intercâmbio entre os “blocos”. Estaria, assim, materializado um neocolonialismo, desta vez econômico. (FIGURA 6 EM ANEXO). Os Blocos ou Casas seriam: **a)** Federação das Américas ou Casa do Dólar, **b)** Confederação Eurafriana ou Casa do Euro, **c)** União das Repúblicas Soberanas ou Casa do Rublo, e **d)** Liga Asiática ou Casa do Iene. - **TEORIA DO LIMES (LIMITE)**. Seu autor é o francês Jean-Christophe Rufin e foi escrita em 1991. Segundo os estudos do autor, após o fim da bipolaridade neste fim de século, esboça-se um novo cenário no qual está traçado um “limes”, ou seja, uma nova fronteira, ao norte da qual está o “Novo Império” (estados ricos) e ao sul os “Novos Bárbaros” (os pobres do sul), buscando-se evitar uma nova “invasão dos bárbaros” - **TEORIA DA INCERTEZA OU DA TURBULÊNCIA**. Autor: Pierre Lellouche (França) – 1992. O autor desta Teoria construiu um cenário particular para o Século XXI, a saber: após a derrocada da União Soviética e o fim do confronto Leste – Oeste, não haverá a esperada “Nova Ordem” Norte – Sul, mas uma “desordem mundial” que poderá durar até três décadas (o ano 2.025). Afirma que essa “desordem mundial” será resultado de vários fatores, tais como: revoluções nas antigas Repúblicas Socialistas, explosão demográfica na África, distúrbios raciais e étnicos nos EUA, a ameaça nuclear de países islâmicos do norte da África contra a Europa, rearmamento do Japão, abertura da China a tecnologia e comercialização com Japão, os EUA, etc. Porém, não considera a América Latina como uma “zona de instabilidade” (turbulência), já que a pesar das desigualdades internas, ela é relativamente protegida das grandes revoluções possíveis (FIGURA 7 EM ANEXO) - **TEORÍA DA TRÍADE**. Autor: Clube de Roma (Itália) – 1968 e Comissão Trilateral (EUA) – 1973. Surgida no “Clube de Roma” (precursor do atual G7) em 1961, foi considerada como de difícil adoção e deixada para posterior oportunidade. Como consequência da desagregação da



União Soviética e o fim do Conflito Leste – Oeste entre 1989 e 1990, ficando no ambiente mundial somente um dos polos de poder (EUA), foi julgada oportuna a sua apresentação e tentativa de implantação, com pequenas modificações, no cenário emergente, onde o mundo seria dividido em três blocos: **1) Bloco Americano:** tudo o continente americano sob a liderança dos EUA; **2) Bloco Europeu:** abrangendo toda Europa e os países do norte da África, sob a liderança da Alemanha; **3) Bloco Asiático:** abrangendo o Japão, os “Tigres Asiáticos”, China, Austrália, etc., sob a liderança do Japão; e **4) Área de Influência:** Todos os três blocos submetidos a área de influência dos EUA (FIGURA 8 EM ANEXO). - **TEORÍA DO CHOQUE DE CIVILIZAÇÕES.** Autor: Professor Samuel Phillips Huntington (EUA)- 1993/96. Segundo o Professor Huntington, após a Guerra Fria, os conflitos e guerras se darão entre civilizações, assim, o cenário prospectivo criado pelo autor em sua obra “O Choque das Civilizações e a Recomposição da Ordem Mundial”, publicado em 1997, onde o autor identificou no mundo atual, nove civilizações, as quais são: ocidental, islâmica, sínica (ou confuciana), budista, latino-americana, ortodoxa, hindu, africana e japonesa. A exclusão da América Latina da “Civilização Ocidental” pelo autor, já vem ocasionando protestos, não somente dos latino-americanos senão também dos europeus, quem sentem que se trata de uma postura perigosa, discriminativa e de corte racista. Os países latino-americanos, ante esse tratamento buscariam seguramente sua própria identidade (FIGURA 9 EM ANEXO). - **TEORIA DO QUATERNIO.** Autor: Roberto Machado de Oliveira Mafra (Brasil) – 1996. A base dessa teoria geopolítica é a não aceitação pelo Brasil e demais países latino-americanos, de integrar um bloco onde o tratamento recebido é o relativo a potências de 2ª ou 3ª categorias, como é o caso do Bloco Americano, no qual estariam incluídos, de acordo com a Teoria da Tríade. O sustentáculo dessa teoria é a negação, pelos Estados latino-americanos, de tratamento inferiorizado por parte das lideranças mundiais e outros blocos, em face disso, é construído um cenário prospectivo para o Século XXI, no qual a reorganização mundial, após

do fim da Guerra Fria e do Conflito Leste – Oeste, em 1991, será a seguinte: “Após do fim da Guerra Fria e do Conflito Leste – Oeste, o mundo será reorganizado, durante o primeiro quartel do Século XXI, em quatro grandes blocos: Norte-americano, Sul-americano, Europeu e Asiático. (FIGURA 10 EM ANEXO). Os quatro Blocos estarão assim organizados: **Bloco Norte-americano**: composto pelos três países integrantes do NAFTA (EUA, Canadá e México), nas mesmas condições apresentadas no cenário da Teoria da Tríade. **Bloco Sul-americano**: integrado inicialmente pelos países da América do Sul, em torno do MERCOSUL, aos quais seriam acrescentados os demais latino-americanos, da América Central, do Caribe e o México (este último atraído do Bloco Norte-americano). O Bloco ficaria assim finalmente, transformado numa União Latino-Americana (ULA) **Bloco Europeu**: idêntico ao previsto no cenário da Tríade, ou seja, países da Europa Ocidental e Oriental, inclusive a Federação Russa e a Turquia (ambas eurásianas), como ademais os países do Norte da África. **Bloco Asiático**: também o mesmo apresentado na Teoria da Tríade, composto por Japão, os chamados “Tigres Asiáticos”, Austrália, Indonésia, Nova Guiné e demais da área, sendo muito esperado, embora bastante difícil, o ingresso da China.<sup>34</sup>

Analisando os julgamentos da Teoria dos Blocos (Casas Comuns ou Zonas Monetárias) o autor fala de uma divisão do mundo em quatro blocos ou zonas monetárias onde vigorariam as moedas dois países líderes, em uma nova forma de colonialismo econômico. Esta Teoria não se aplica em o caso dos países de América Latina, onde talvez Equador seja uma exceção já que possui uma economia dolarizada (sem uma moeda nacional), portanto descarta-se esta teoria como de aplicação prática para Latino América, além disso, esta região do mundo não é considerada como uma área de instabilidade política.

Fazendo uma análise da Teoria da Tríade pode ser apreciado que é de difícil

---

34 MAFRA, Roberto, 2006, pp. 156-197

aceitação para sua adoção já que o Bloco Americano foi determinado como uma área continental baixo a liderança dos Estados Unidos de América, e é claramente perceptível que essa situação não está dada na conjuntura político-econômica atual dos países americanos, já que a influência dos EUA está em um nível historicamente baixo.

Com respeito à Teoria de Choque de Civilizações proposta pelo Professor Huntington, conquanto apresente características concordantes com a situação atual do mundo globalizado, onde existem numerosos conflitos entre povos pertencentes a diferentes entidades culturais, não é considerada como aplicável, pois tem como desvantagem considerar a América Latina como uma civilização que não pertence à “Civilização Ocidental”, e este critério gera rejeições e protestos já que denota ser uma postura perigosamente racista. Quanto à Teoria de Limes, pode ser considerado como de difícil aplicação como muitos de seus pressupostos teóricos não se cumpriram na atualidade, como assim também a Teoria da Incerteza que segundo suas presunções geopolíticas existirão uma desordem mundial resultado de vários fatores que até nossos dias não se cumpriram totalmente, como por exemplo, a abertura comercial do Japão com a China continental, ainda que tenham a seu favor o fato de que consideram a América Latina como uma zona relativamente protegida das instabilidades revolucionárias pese a suas diferenças e desigualdades internas entre os diversos atores da região.

Uma postura geopolítica muito interessante de analisar é a que propõe o Coronel Mafra com o conteúdo de sua **Teoria do Quaterno**, na qual podem ser percebidos claramente conteúdos que estão em concordância com a conjuntura social, econômica e política imperante nos tempos atuais, especialmente no que diz respeito à América do Sul. Segundo esta teoria, os países atores do subcontinente integrariam um Bloco Sul-americano em torno do qual iriam aderindo-se paulatinamente aos demais países latino-americanos de Centro América, do Caribe e inclusive do México, que seria atraído desde o Bloco Norte-americano.

Esta atração surgiria dos bons resultados tanto econômicos como sociopolíticos, onde a transformação particular do Bloco Sul-americano estaria dada finalmente em uma União Latino-americana, sendo este fator de unidade já iniciado pela implementação da Hidrovia Paraguai – Paraná que por seus resultados e a predisposição integracionista de seus atores posteriormente dá lugar à implementação do MERCOSUL que, com a última aceitação de Venezuela como Membro Pleno e tendo como Membros associados a Bolívia, Chile, Peru e Colômbia, consegue uma fortaleza no aspecto socioeconômico da região, e que a sua vez se transmuta no elemento baixo o qual se inspira a origem da União de Nações Sul-americanas (UNASUL) que em sua etapa inicial consegue a surpreendente façanha de integrar as doze nações do subcontinente.

Conclui-se então que a Hidrovia Paraguai-Paraná tem radical importância geopolítica seja como elo de ligação seja pelo fato da sua localização geográfica de privilegio no centro-sul do subcontinente, devido a que é a única via hidrográfica que recorre os territórios dos quatro países do MERCOSUL e a Bolívia servindo de ponto de convergência regional aos componentes e proporcionando os seguintes pressupostos teóricos de grande significado: oferece uma saída indireta ao oceano Atlântico para aqueles países que por sua condição de mediterrâneos não possuem, para aqueles países que já dispõem de uma saída para o Atlântico representa a possibilidade de multiplicar a quantidade de pontos de saída marítima e estender a disposição de expansão ao litoral, proporcionando domínio sobre as costas opostas permitindo o efetivo controle das rotas de escoamento de produtos regionais e de suprimento, sendo a origem do bloco econômico constituído pelo MERCOSUL que um elemento integracionista e de grande potencial como futuro Bloco Sul-Americano previsto pelo General Roberto MAFRA.

## 7. CONCLUSÃO

A Hidrovia Paraguai-Paraná tem tido um evidente protagonismo ao longo do tempo no desenvolvimento da região centro-sul de América do Sul, por efeito da combinação de sua posição geográfica privilegiada com o valor fisiopolítico que possui dita região. Esta bacia fluvial compartilhada, torna-se um elemento de vital importância estratégica especialmente para os dois Estados componentes de condição mediterrânea como o são Paraguai e Bolívia, cujas necessidades de obter uma saída indireta ao mar foram tidas em conta por seus parceiros que abriram “corredores de exportação e importação” com um porto marítimo a disposição, transformando a esses dois países mediterrâneos em países com projeção ao Oceano Atlântico ao mesmo tempo em que isto implica para o Brasil o acesso das regiões interiores de Mato Grosso do Sul e Mato Grosso para portos marítimos dos países componentes. Esta via natural de navegação favorece o aparecimento de um dos Elementos Básicos da Geopolítica, a Tendência dos Estados em Face das suas Condições Geográficas.

Os benefícios mais notáveis da implementação da Hidrovia são o acelerado desenvolvimento e a crescente vinculação internacional da região, a transformação de uma via de transporte tradicional em um eficaz e eficiente modo de transporte, altamente competitivo e com capacidade suficiente para impulsionar a integração regional e o desenvolvimento sustentado na Bacia do Prata, sem deixar de considerar a delicada questão ambiental e pese à verificação de que este tipo de transporte é o que menos impacto gera no ambiente, se considera que esse fator marca uma forte incidência sobre a implementação plena devido a que apresenta arestas altamente complexas pela influência de “atores externos” que pretendem impedir o desenvolvimento e progresso da região usando falácias ambientalistas para manipular a opinião pública e gerar forças opostas e óbices para atravancar o desenvolvimento do Projeto HPP e não permitir a saída da condição de estagnação da região.

A associação de cinco Estados (quatro membros plenos do MERCOSUL, a

exceção de Venezuela, e um membro associado, Bolívia) para o aproveitamento conjunto da Hidrovia Paraguai-Paraná, é o maior fator de coesão histórica, humana e econômica dos países sul-americanos componentes, pois propicia a mutação de antigos arquétipos antagônicos desses países e como resultado converte a região em uma área de economia consolidada de preeminência mundial que envolve interesses econômicos e industriais, modificando positivamente o perfil de uma zona que tem sido considerado habitualmente como parte da periferia mundial (dantes disso não acordava o interesse das correntes geopolíticas mundiais). De um modo geral, é possível comprovar a relevância da Hidrovia Paraguai-Paraná como dinamizador da prosperidade socioeconômica do Cone Sul já que seu aparecimento no cenário sul-americano marca o início de uma integração regional sem precedentes, com o qual se gera uma alteração da política exterior das nações envolvidas no projeto que deriva em uma modificação das visões geopolíticas de antanho, passando de um modelo individualista, de isolamentos anacrônicos e de rivalidades opostas a um modelo integracionista, de cooperação, confiança mútua e de complementação, e que, posteriormente, se erigiu como fator de relevância para a implementação de outros processos de integração tais como o MERCOSUL e a UNASUL.

A Hidrovia Paraguai-Paraná representa um elemento de indiscutível impacto na Geopolítica dos Estados componentes, ao mesmo tempo constitui-se no médio ideal para sair de um estado de estancamento para passar a um estado de desenvolvimento e crescimento que em longo prazo permitirá atingir os pressupostos geopolíticos da Teoria de Quaternio.

## REFERÊNCIAS

- BALLESTERO, Maria Esmeralda; ALVAREZ, Marcial. *Dicionário Espanhol-português, Português-espanhol*. ISBN 85.322.1799-0. 1ª Ed. São Paulo: Editora FTD SA. 2003. 703 p.
- CONCEITO DE INTEGRAÇÃO REGIONAL. Disponível em <<http://deconceptos.com/ciencias-sociales/integracion-regional#ixzz>>. Acesso em: 16 Jul. 2014.
- EXECUTIVE INTELLIGENCE REVIEW. *A Máfia Verde: o ambientalismo a serviço do Governo Mundial*. 2ª Edição. Rio de Janeiro: E.I.R., 2001. 300 p.
- FERREIRA, Marco Antônio. *Tipos de Modais*. Belo Horizonte, 16 maio 2009. Disponível em: <[http://www.ietec.com.br/site/techoje/categoria/detalhe\\_artigo/670](http://www.ietec.com.br/site/techoje/categoria/detalhe_artigo/670)>. Acesso em 19 jun 2014.
- FRANÇA, Júnia Lessa et al. *Manual para normalização de publicações técnico - científicas*. 8ª ed. rev. e amp. Belo Horizonte: Editorial UFMG, 2007. 255 p.
- HILL, Magui. Hidrovia, *nuestra hidrovía*. In: PALESTRA SOBRE A CUENCA DEL PLATA, Hidrovia Paraguay-Paraná. 9. 2014. Disponível em: <<http://prezi.com/ribjqtbpik-m/cuenca-del-plata>>. Acesso em: 17 Mai. 2014.
- INICIATIVA PARA A INTEGRAÇÃO DA INFRAESTRUTURA REGIONAL SUL AMERICANA (IIRSA). Disponível em: <<http://www.iirsa.org/>>. Acesso em: 18 Jul. 2014.
- MAFRA, Roberto Machado de Oliveira. *Geopolítica, Introdução ao estudo*. 1ª Edição. São Paulo: Editorial Sicurezza, 2006. 226 p.
- MELO, Renato Batista de. Capitão-de-Mar-e-Guerra. *Hidrovia Paraguai-Paraná: sua importância para a Geopolítica brasileira e para a Defesa Nacional*. Orientador: Professor Renato Petrocchi. 2009. 71 f. Monografia (Doutorado do Curso de Política e Estratégia Marítimas). Biblioteca da Escola de Guerra Naval – Marinha do Brasil: Rio de Janeiro. 2009. 1 CD ROM.
- MOIRAGHI DE PÉREZ, Liliana Esther. *Hidrovia, contaminación e impacto ambiental*. Disponível em: <<http://www.unne.edu.ar/unnevieja/Web/cyt/cyt/2001/1-Sociales/S-019.pdf>>. Acesso em: 02 Mai. 2014.

MOREIRA, Heleno. *A integração Sul-Americana: Situação Atual e Perspectivas*. Revista da Escola Superior de Guerra. Vol. 25, Num.25, p. 7-23. Janeiro 2010. ISSN 0102-1788. Rio de Janeiro: ESG, 2010. 132 p.

ORGANIZAÇÃO DE ESTADOS AMERICANOS (OEA) – COMISSÃO INTERAMERICANA DOS PORTOS. Disponível em: <<http://www.oas.org/CIP/>>. Acesso em: 13 Jul. 2014.

PINGUELLI, Helio de Souza. Capitão-de-Mar-e-Guerra. *Hidrovia Paraguai-Paraná*. 1997. 47 f. Monografia (Doutorado do Curso de Política e Estratégia Marítimas). Biblioteca da Escola de Guerra Naval – Marinha do Brasil. Rio de Janeiro: EGN, 1997.

ROBERTS, Brenda; LEONOFF, Nicole. In: PALESTRA SOBRE A HIDROVIA PARAGUAI-PARANÁ. 2011. Disponível em: <<http://pt.slideshare.net/brendaroberts16/hidrovia-paranaparaguay-8966955>>. Acesso em: 03 Jun. 2014.

SECRETARÍA DE TRANSPORTE DE LA NACIÓN ARGENTINA – Información: 10 Preguntas básicas sobre la Hidrovia Paraguay-Paraná. Disponível em: <[http://www.sspvyn.gov.ar/hvia\\_info2.html](http://www.sspvyn.gov.ar/hvia_info2.html)>. Acesso em: 01 Mai. 2014.

SUBSECRETARÍA DE PUERTOS Y VIAS NAVEGABLES - REPÚBLICA ARGENTINA – 1º Seminario Internacional de Cofinanciación BNDES/CAF – Hidrovia Paraguay-Paraná, Camino de Integración. Prospección de Proyectos de Integración Física Sudamericana - 6 a 8 de Agosto de 2003. Rio de Janeiro, Brasil. Disponível em: <[http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/export/sites/default/bndes\\_pt/Galerias/Arquivos/conhecimento/seminario/caf\\_05.pdf](http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/export/sites/default/bndes_pt/Galerias/Arquivos/conhecimento/seminario/caf_05.pdf)>. Acesso em: 16 Jul. 2014

UNIÃO DE NAÇÕES SUL-AMERICANAS – Historia da UNASUL. 2014. Disponível em: <[http://es.wikipedia.org/wiki/Uni%C3%B3n\\_de\\_Naciones\\_Sudamericanas](http://es.wikipedia.org/wiki/Uni%C3%B3n_de_Naciones_Sudamericanas)>. Acesso em: 10 Mai. 2014.

ZUGAIB, Eliana. *A Hidrovia Paraguai-Paraná e seu significado para a diplomacia sul-americana do Brasil*. XLVIII Curso de Altos Estudos - Ministério das Relações Exteriores. Brasília: Fundação Alexandre de Gusmão (FUNAG) 2006. Disponível em: <[www.livrosgratis.com.br/arquivos\\_livros/al000188.pdf](http://www.livrosgratis.com.br/arquivos_livros/al000188.pdf)>. Acesso em: 30 Abr. 2014.



**ANEXOS**

**FIGURA 1 (MAPA DA BACÍA DO PRATA)**

FONTE: [www.sspvvn.gov.ar/hparana\\_paraguay.html](http://www.sspvvn.gov.ar/hparana_paraguay.html)

**FIGURA 2 (MAPA DA HIDROVIA PARAGUAI – PARANA)**

**FIGURA 3 (MAPA DO EIXO E ÁREA DE INFLUÊNCIA DA HIDROVIA  
PARAGUAI-PARANÁ)**

**FIGURA 4 (MAPA DO PROJETO DE INTERCONEXÃO DAS BACIAS SUL-AMERICANAS)**

**FIGURA 5 (MAPA DO PROJETO DE INTEGRAÇÃO DAS INFRAESTRUTURAS  
REGIONAIS SULAMERICANAS - IIRSA)**

**FIGURA 6 (MAPA DA TEORÍA DOS BLOCOS OU CASAS COMUNS)**

FONTE: MAFRA, 2006, pag. 158

**FIGURA 7 (MAPA DA TEORIA DA INCERTEZA (OU DA TURBULÊNCIA))**

FONTE: MAFRA, 2006, pag. 171



**FIGURA 8 (MAPA DA TEORÍA DA TRÍADE)**

FONTE: MAFRA, 2006, pag, 178.

**FIGURA 9 (MAPA DA TEORÍA DE CHOQUE DE CIVILIZAÇÕES)**

FONTE: MAFRA, 2006, pag. 185.

**FIGURA 10 (MAPA DA TEORÍA DO QUATERNO)**

FONTE: MAFRA, 2006, pag. 199.

**TABELA 1**

**COMPARATIVO DE VANTAGENS DO TRANSPORTE FLUVIAL COM O RESPECTO AO TRANSPORTE RODOVIARIO COM UMA CARGA DE MINERAL DE MANGANESO (MUCHO VOLUMEN E PESO, NÃO PERECEDERAS) EM DISTANCIA MAIOR A 500 KM.**

SISTEMA	HIDROVIARIO	RODOVIARIO	VANT.
VOLUMEN DE CARGA	20.000 Toneladas	20.000 Toneladas	
QUANT. UNIDADES	10 Barças	1.000 Caminhões	100 vezes
POTÊNCIA NECESSARIA	Rebolcador de 2.500 HP	150.000 HP no total	60 vezes +
DISTANCIA	2.400 km.	2.400 km.	
QUANT. DE VIAGEMS	1 Viagem	2 viagens	Doblo de tempo
PESSOAL NECESSARIO	21 homens	2000 homens	100 vezes +
CONSUMO DE COMBUSTÍVEL	162 Toneladas	4.800 Toneladas	28 vezes +
TEMPO DO VIAGEM	32 días	7 dias, em promédio	4,2 vezes -
HORAS/HOMEN	6.720 horas/homen	64.000 horas/homen	9,5 vezes +
VIDA ÚTIL DO MATERIAL	30 anos	5 anos	6 vezes +
CAPITAL FIJO	US\$ 1.200.000	US\$ 90.000.000	77 vezes +

Fonte: ZUGAIB, 2006, pag. 150, apud Boscovich, 1999, pp. 109, 110 e Boscovich, 1983, pp. 81-84, Conclusões da Comissão Mista Brasil-EUA de 1964.

**TABELA 2**

**VANTAGENS COMPARATIVAS DO CONSUMO DE COMBUSTÍVEL (GAS-OIL)  
PARA TRANSPORTAR 30.000 TONELADAS DE CARGA EM 25 KM DE  
DISTANCIA**

<b><u>SISTEMA</u></b>	<b><u>CANTIDAD DE UNIDADES</u></b>	<b><u>LITROS DE COMBUSTIBLE CONSUMIDO</u></b>
HIDROVIARIO	20 Barcaças	149 litros
FERROVIARIO	400 Vagões	379 litros
RODOVIARIO	1200 Caminhões	1180 litros

Fonte: 1ro Seminário Internacional de Cofinanciamento BNDES/CAF- Prospecção de Projetos de Integração Física Sul-americana.