

ESCOLA DE GUERRA NAVAL

CC (FN) JOE YUSA

A HIDROVIA PARAGUAI-PARANÁ COMO VETOR DE DESENVOLVIMENTO DA
REGIÃO CENTRO-OESTE DO BRASIL:
os possíveis efeitos para a geopolítica brasileira.

Rio de Janeiro
2011

CC (FN) JOE YUSA

A HIDROVIA PARAGUAI-PARANÁ COMO VETOR DE DESENVOLVIMENTO DA

REGIÃO CENTRO-OESTE DO BRASIL:

os possíveis efeitos para a geopolítica brasileira.

Monografia apresentada à Escola de Guerra Naval, como requisito parcial para conclusão do Curso de Estado-Maior para Oficiais Superiores-2011.

Orientador: CF Fabiano Rebello Cantarino

Rio de Janeiro
Escola de Guerra Naval
2011

Dedico este trabalho aos meus Pais pelas orientações seguras e pelo apoio irrestrito, a minha esposa Luciana e aos meus filhos Gabriel e Maria Clara, pela compreensão e amor necessários para que eu pudesse me dedicar a mais uma fase do meu aperfeiçoamento e sucesso profissional. Amo vocês.

AGRADECIMENTOS

Este trabalho não poderia ser realizado sem a ajuda das pessoas às quais presto uma singela homenagem:

O primeiro agradecimento que aqui dedico é a Deus pelo dom da vida e pelas graças alcançadas.

Ao meu orientador CF Cantarino pela paciência e profissionalismo com que me passou seus conhecimentos com os quais pude executar com segurança essa árdua tarefa.

Aos meus pais Nobuo e Eliete pelo incentivo e apoio que sempre me prestaram.

À minha esposa Luciana pelo amor, apoio, compreensão e paciência.

Aos meus filhos Gabriel e Maria Clara, por tudo que vocês representam em minha vida.

RESUMO

Este trabalho tem como propósito apresentar a relevância da Hidrovia Paraguai-Paraná (HPP) para a geopolítica brasileira no que tange aos objetivos da Política de Defesa Nacional (PDN), com foco no aprimoramento da capacidade de negociação do Brasil no cenário internacional, da integração regional, mantendo um clima de paz e cooperação ao longo das fronteiras dos Estados. E no plano interno, o desenvolvimento e vivificação da faixa de fronteira, em especial na Região Centro-Oeste e o fortalecimento do sistema nacional de transporte, analisados sob o viés do desenvolvimento econômico para a segurança nacional. Para tal, foram abordados a situação atual da HPP, seu potencial a ser desenvolvido e quais aspectos devem ser otimizados, visando o desenvolvimento da atividade econômica da região Centro-Oeste do Brasil, com possíveis efeitos para a geopolítica brasileira, permitindo anteciper quais são as principais vantagens que o Brasil pode auferir no campo da economia. No transcorrer deste estudo, foram mencionados os pensamentos e teorias de geopolíticos brasileiros, como: Meira Matos, Mário Travassos, Lysias Rodrigues, Golbery do Couto e Silva e Therezinha de Castro, bem como, a evolução desse pensamento a partir de 1970. Foram ainda, abordados a situação atual dos modais de transporte em que se apoia a logística do empresariado brasileiro, como o Brasil utiliza suas hidrovias e as vantagens e desvantagens dessa utilização para o cumprimento das diretrizes estabelecidas na PDN.

Palavras-chave: Geopolítica; Bacia do Prata; Brasil; Estado brasileiro; sul-americano; Política Externa.

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO.....	6
2	A EVOLUÇÃO DO PENSAMENTO GEOPOLÍTICO BRASILEIRO.....	8
3	OS MODAIS DE TRANSPORTE.....	15
4	A NAVEGAÇÃO FLUVIAL NO BRASIL.....	22
4.1	Histórico da navegação fluvial brasileira.....	22
4.2	A Hidrovia Paraguai-Paraná como fator de desenvolvimento.....	24
5	CONCLUSÃO.....	31
	REFERÊNCIAS.....	33

1 INTRODUÇÃO

Neste trabalho o autor investigou os fatores que sustentariam a utilização da Hidrovia Paraguai-Paraná (HPP) como fator de cooperação para a consecução dos objetivos da Política de Defesa Nacional (PDN), com foco no aprimoramento da capacidade de negociação do Brasil no cenário internacional; no fortalecimento, expansão e na solidificação da integração regional; na manutenção de um ambiente de paz e cooperação ao longo das fronteiras nacionais, e na solidariedade na América do Sul; no desenvolvimento e vivificação da faixa de fronteira da região centro-oeste; no fortalecimento do sistema nacional de transporte, analisados sob o viés econômico, e os frutos que esta cooperação poderia gerar para os Estados do Mercado Comum do Sul (MERCOSUL¹), principalmente as vantagens advindas para o Brasil na liderança dessa iniciativa.

Motivado por sua experiência servindo no Grupamento de Fuzileiros Navais de Ladário² nos períodos de 1998 a 2000 e de 2008 a 2010, o autor desenvolveu atividades relacionadas à segurança nacional. Nestes períodos, pode vivenciar o desenvolvimento socioeconômico levado às cidades de Ladário e Corumbá, situadas no estado de Mato Grosso do Sul (MS), devido à instalação de grandes empresas tais como a Urucum Mineração S/A, da Vale do Rio Doce, a Mineração Corumbaense Reunida S/A, do Grupo Rio Tinto e a Companhia de Cimento Portland Itau S/A, do Grupo Votorantim, além dos portos de Cáceres e de Porto Murtinho que escoam as produções da região Centro-Oeste pela calha do rio Paraguai³.

Considera ainda o autor que esse desenvolvimento econômico leva em seu bojo a

¹ MERCOSUL, integração econômica com característica de uma União Aduaneira, na qual são praticadas tarifas de importação e exportação comuns, a livre circulação de mercadorias, capitais e serviços, salvo pessoas. Estados membros do MERCOSUL: Argentina, Brasil, Paraguai, Uruguai e Venezuela, Estados associados: Bolívia, Chile, Colômbia, Equador e Peru e Estado observador: México.

² Organização Militar da Marinha do Brasil situada às margens do Rio Paraguai.

³ <http://www.ahipar.gov.br>

ocupação das nossas regiões de fronteira, reforça a segurança nacional, distribuindo melhor a população pelo nosso território e tornando essas áreas economicamente viáveis e integradas com o restante do território.

Fundamentado nestas teorias e dados coletados por meio de bibliografia documental sobre o assunto, o pesquisador concluiu a pesquisa demonstrando os conhecimentos a que chegou em relação ao problema investigado e aos objetivos propostos, relacionados com a importância da HPP analisada sob o viés do desenvolvimento econômico para a segurança nacional.

A etapa final consistiu na elaboração do relatório da pesquisa monográfica que se sustenta em cinco capítulos. O primeiro capítulo contém esta introdução que ora é desenvolvida.

O segundo capítulo dedica-se a uma breve apresentação da evolução do pensamento geopolítico a partir de 1970, devido à mudança no contexto internacional.

O terceiro capítulo focaliza os modais de transporte, com as vantagens comparativas do transporte hidroviário em relação aos demais e sua utilização no Brasil.

O quarto capítulo versa sobre a navegação fluvial no Brasil, iniciando com um breve histórico da navegação e uma apresentação da Bacia do Prata, evidenciando a HPP e sua área de influência, as características da navegação na Hidrovia, os aspectos institucionais e, por fim, uma avaliação sintética da importância da HPP para os Estados da Bacia do Prata, e em especial para o MERCOSUL.

No quinto capítulo são apresentadas as conclusões do autor, consolidando os principais aspectos das questões apreciadas neste trabalho.

2 A EVOLUÇÃO DO PENSAMENTO GEOPOLÍTICO BRASILEIRO

Reforçando o caráter geopolítico da economia em relação à Hidrovia Paraguai-Paraná (HPP), o Capitão Mario Travassos afirmou em 1947 que a força convergente da Bacia do Prata carrega para Buenos Aires a influência sobre as bacias hidrográficas de seus principais rios formadores. Naquela ocasião, Travassos sugeriu um sistema vial terrestre, tanto rodoviário quanto ferroviário, que atraísse para os portos brasileiros do Atlântico Sul o interesse das regiões platinas brasileiras, assim propondo uma correção geopolítica que neutralizasse a força atrativa sobre o nosso território da rede fluvial platina. Este sistema é conhecido nos dias de hoje como os “corredores de exportação”⁴. As propostas geopolíticas sugeridas por Travassos, visando à operacionalidade do território com os portos brasileiros, foram quase todas incorporadas aos projetos de sucessivos governos, como o porto de Paranaguá que inclusive tem um regime diferenciado de tributação para o Paraguai (TRAVASSOS, 1947).

Segundo o General Carlos de Meira Mattos o sistema de transporte implantado por meio dos corredores de exportação, permitiu ao Brasil carrear para os nossos portos litorâneos a produção da área interiorana brasileira, antes submetida à Buenos Aires, consolidando a integração territorial brasileira nas regiões Leste, Sudeste e Sul, construindo a mais importante base cultural e econômica da América Latina. Mattos destaca ainda o pensamento do jornalista Cassiano Ricardo que revigorou o espírito nacional para a necessidade de nos interiorizarmos, de desbravarmos nossos sertões e florestas, civilizando-os, transformando-os em mananciais de riquezas (MATTOS, 1975).

⁴ Corredores de exportação são definidos como um sistema integrado de transporte e armazenamento para escoamento de produtos de alta concentração e grandes volumes, de forma a agilizar seu escoamento para exportação ou mesmo consumo interno. Esses corredores são usados para o comércio através dos portos. Os corredores envolvem obras em sistemas de armazenamento, transportes e estrutura portuária, de forma a poder atender a um novo patamar de demanda. São caminhos para a navegação tanto marítima como hidroviária. <http://www.portaldoprofessor.mec.gov.br>

E no viés da segurança nacional, Mattos recorre ao pensamento geopolítico do professor Everardo Backheuser, atestando sua preocupação em articular uma geopolítica geral para o Brasil, principalmente, pelo quase abandono da imensa fronteira continental do nosso território, caracterizando-a como uma das nossas maiores fraquezas, no qual apenas diminutos contingentes do Exército, dispersos em espaço imenso, realizavam uma precária vigilância (*ibidem*).

Cabe ressaltar que os autores citados pensavam em sua época uma teoria geopolítica que interpretava o momento histórico em que viviam, com todas as ressalvas impostas pela bipolaridade criada pela Guerra Fria⁵ (1947-1989).

Como bem salientaram os professores Lima e Coutinho (2006), o modelo nacional-desenvolvimentista⁶ foi implantado em um momento da história que ainda era influenciado pela bipolaridade e no qual o processo de globalização não tinha, ainda, atingido as proporções de hoje. Por esse motivo, Estados como o Brasil e a Argentina eram viáveis isoladamente (LIMA; COUTINHO, 2006).

A partir de 1980, os acordos e protocolos firmados entre os Estados sul-americanos passaram a visar a uma integração produtiva⁷, em substituição ao ultrapassado modelo nacional-desenvolvimentista. A primeira iniciativa nesse sentido consistiu na criação, em 1986, pelos governos da Argentina e do Brasil, do Programa de Integração e Cooperação Econômica (PICE) (*ibidem*).

⁵ Disputa ideológica entre os blocos capitaneados pelos EUA e URSS que tiveram como característica principal o condicionamento político de nível mais alto às ações militares e ao emprego dos meios, em face do risco de escalada nuclear (BRASIL, 2007).

⁶ Modelo de desenvolvimento que, basicamente, consistia na proteção da indústria nacional incipiente e na promoção de poupança forçada por meio do Estado é, também, conhecida como desenvolvimentismo ou nacional-desenvolvimentismo (BRESSER-PEREIRA, 2006, p.6).

⁷ Segundo o economista João Bosco Mesquita Machado, “a integração produtiva deve ser entendida como o desenvolvimento do processo de fragmentação da produção em bases regionais (grupos de Estados) ou globais, o que pode implicar a criação de uma divisão internacional do trabalho no circuito de uma determinada cadeia produtiva, cuja contrapartida é a consolidação de fluxos comerciais do tipo intra-industrial em que ocorrem importação de partes e componentes, processamento industrial e exportação de componentes mais complexos ou de produtos finais” (MACHADO, 2008, p.4).

Nos anos 1990, o modelo produtivo de integração foi substituído pelo novo paradigma, caracterizado pelo regionalismo aberto, quando os blocos econômicos passaram a visar, além do incremento do comércio do próprio bloco, ao estímulo às negociações com terceiros Estados e blocos. Vale mencionar que o regionalismo aberto é um modelo perfeitamente identificado com o contexto da globalização, uma vez que demanda menor capacidade operacional do Estado e maior dependência dos agentes econômicos privados (*ibidem*).

Contraopondo-se às ideias nacionais-desenvolvimentistas dos principais teóricos geopolíticos brasileiros vigentes até a década de 1970, expostas acima, o professor Edward N. Luttwak defendeu em 1990, em plena crise do mundo socialista e início do final da Guerra Fria, que as guerras militares foram substituídas pelos conflitos econômicos. Ele afirmou que o cenário internacional era ocupado por Estados ou blocos de Estados associados, que substituíram a geopolítica, entendida neste contexto pelas relações internacionais determinadas em última instância pelo poderio militar, pela “gloeconomia”, isto é, pela lógica do comércio. Com esta nova visão, o autor postulava uma nova interpretação para a célebre formulação de Clausewitz –“A guerra é a política continuada por outros meios” – e afirmando que a lógica da guerra estaria incorporada às regras do comércio⁸.

Corroborando o pensamento acima exposto por Luttwak, o professor Lester Thurow desenvolveu, na década de 1990, a ideia de que as “guerras econômicas” passariam a dominar o mundo após o final da Guerra Fria, pois os confrontos militares representavam um desperdício de recursos, ao contrário das competições econômicas, nas quais o mundo não está mais dividido entre aliados e inimigos, sendo possível ser parceiro e ainda assim querer vencer:

⁸ LUTTWAK, E. N. **Da geopolítica à gloeconomia**. In: *The National Interest*. N. 20, julho de 1990 *Apud* VESENTINI, José William. *Novas geopolíticas*. 3.ed., São Paulo: Editora Contexto, 2004. p. 31.

Na atmosfera de intensa competição que existirá no século XXI, todos os participantes devem se lembrar diariamente de que participam de um jogo competitivo-cooperativo, não apenas um jogo competitivo. Todos querem ganhar, mas a cooperação também é necessária para que o jogo possa ser disputado (THUROW, 1993, P. 287).

Nesse processo de estruturação das relações internacionais analisado sob o viés do desenvolvimento econômico, uma das ideias mais populares a respeito da disputa pelo poder no mundo pós-Guerra Fria é a dos megablocos ou “blocos regionais”, cujo conceito representa o domínio do cenário mundial destes blocos sobre os Estados nacionais. Cabe ressaltar que a criação do MERCOSUL surgiu como efeito indireto no ambiente da América do Sul, como resultado do sucesso da integração causada pela União Europeia (VESENTINI, 2008).

Em 2005, a geógrafa Iná Elias de Castro complementou este pensamento voltado para as parcerias entre Estados, afirmando que no ambiente de competitividade contemporâneo, o sistema internacional deve articular as questões de legitimação interna dos Estados, tendo que considerar o surgimento de um espaço público comum. Assim as dificuldades para legitimar as guerras, especialmente as ocorridas no próprio território, obrigam a busca de cooperação interestatal no ambiente de extrema competição globalizada (CASTRO, 2005).

Continua a autora citando que a União Europeia (UE), caracterizada como uma união econômica, política e social, deu origem a uma confederação multicultural e multiétnica, significando um novo formato para realização de interesses pela competição ou cooperação. Assim, a integração regional tem surgido como uma alternativa de negociação e de harmonização de práticas comerciais num conjunto reduzido de Estados vizinhos, possibilitando a formação de blocos regionais que visam à remoção de barreiras de comércio entre os Estados participantes e a busca de mecanismos de cooperação e coordenação entre eles. Nesse sentido, os acordos de cooperação interestatais trazem o aumento da

competitividade intrabloco criando condições para maior eficiência dos setores produtivos por meio da especialização, e o crescimento das trocas entre os Estados membros possibilita a expansão da produção como consequência da economia de escala (*ibidem*).

No plano externo proporciona melhoria do poder de negociação inter-blocos, devido aos ganhos em escala, e o aumento da produtividade intrabloco torna-o mais competitivo frente aos demais blocos (*ibidem*).

Conclui a autora que a integração regional constitui uma estratégia dos Estados nacionais para fazer frente à crescente competição internacional e inter-blocos, sendo eficaz quando permite o crescimento do volume de transações de comércio internacional entre Estados de um mesmo bloco, motivando a crítica dos “globalistas” (*ibidem*).

Surge, assim, o novo paradigma da infraestrutura regional, cujos alicerces são: a perspectiva geoeconômica, o desenvolvimento sustentável e os princípios elementares da eficiência e da sinergia, embutidos no conceito dos Eixos de Integração de Desenvolvimento⁹ (EID). A eficiência está diretamente ligada à redução de custos, o que sugere a priorização do aproveitamento de corredores multimodais nacionais, bilaterais ou sub-regionais já existentes, tais como a HPP. O princípio da sinergia, por sua vez, pressupõe o desenvolvimento concomitante de sistemas logísticos, de energia e de telecomunicações, com o mínimo de danos ao meio-ambiente (*ibidem*).

Nesse sentido, a atual Política de Defesa Nacional (PDN), promulgada em 2005, encontra-se alinhada com a mais recente visão geopolítica que dá ênfase ao desenvolvimento desses blocos econômicos e a cooperação entre os Estados. A PDN ressalta que as relações internacionais são pautadas por um complexo jogo de atores, interesses e normas que estimulam ou limitam o poder e o prestígio dos Estados. Nesse contexto de múltiplas

⁹ Faixas geográficas, abrangendo vários Estados, que concentram ou que possuem potencial para desenvolver bons fluxos comerciais, visando à formação de cadeias produtivas e, conseqüentemente, ao estímulo do desenvolvimento regional.

influências e de interdependência, os Estados buscam realizar seus interesses nacionais, podendo gerar associações ou conflitos de variadas intensidades (BRASIL, 2005).

Para tanto, a estrutura da Defesa Nacional foi estabelecida de modo compatível com a estatura político-estratégica para preservar a soberania e os interesses nacionais em compatibilidade com os interesses brasileiros. Assim, da avaliação dos ambientes descritos, emergem os seguintes objetivos da Defesa Nacional (*ibidem*):

- I - a garantia da soberania, do patrimônio nacional e da integridade territorial;
- II - a defesa dos interesses nacionais e das pessoas, dos bens e dos recursos brasileiros no exterior;
- III - a contribuição para a preservação da coesão e unidade nacionais;
- IV - a promoção da estabilidade regional;
- V - a contribuição para a manutenção da paz e da segurança internacionais; e
- VI - a projeção do Brasil no concerto das nações e sua maior inserção em processos decisórios internacionais (*ibidem*, p.23).

Para a consecução dos objetivos da PDN, foram estabelecidas vinte diretrizes, das quais destacamos para o presente trabalho as seguintes:

- [...]
- c.** aprimorar e aumentar a capacidade de negociação do Brasil no cenário internacional;
- [...]
- f.** contribuir ativamente para o fortalecimento, a expansão e a solidificação da integração regional;
- g.** atuar para a manutenção de um clima de paz e cooperação ao longo das fronteiras nacionais, e para a solidariedade na América Latina e na região do Atlântico Sul;
- [...]
- l.** priorizar ações para desenvolver e vivificar a faixa de fronteira, em especial nas regiões norte e centro-oeste;
- [...]
- q.** fortalecer os sistemas nacionais de transporte, energia e comunicações (*ibidem*, p.23 e 24).

A atual política brasileira de cooperação acabou por refletir na Estratégia Nacional de Defesa (END), promulgada em 2008, a qual se orienta por 23 diretrizes gerais e, também, por diretrizes estratégicas relativas a cada uma das Forças Singulares (BRASIL, 2008). Dentre as diretrizes gerais destaca-se: o estímulo à integração da América do Sul, e neste tocante a END afirma que:

Essa integração não somente contribuirá para a defesa do Brasil, como possibilitará fomentar a cooperação militar regional e a integração das bases industriais de defesa.

Afastará a sombra de conflitos dentro da região. Com todos os Estados avança-se rumo à construção da unidade sul-americana. O Conselho de Defesa Sul-Americano, em debate na região, criará mecanismo consultivo que permitirá prevenir conflitos e fomentar a cooperação militar regional e a integração das bases industriais de defesa, sem que dele participe país alheio à região (*ibidem*, p.17).

Neste sentido, o pensamento geopolítico individualista vigente até a década de 1970 foi substituído pelo da cooperação entre os agentes públicos e privados da região. Este processo que foi de amplitude mundial, também abarcou os Estados da América do Sul, resultando na criação de acordos multilaterais, dos quais se destaca o MERCOSUL. E no atual contexto, a HPP se destaca como um eixo de cooperação viável em vários aspectos, tendo em vista sua característica natural de pronto uso, bem como, sua extensão que a tornam o modal de transporte por excelência a ser empregado naquela região a fim de se alcançar os objetivos Nacionais por meio da implementação das diretrizes da PDN.

Assim, abordaremos adiante os modais de transportes e suas vantagens comparativas, partindo de uma visão geral até focarmos na importância da HPP para a geopolítica brasileira no tocante a capacidade de negociação do Brasil no cenário internacional, a integração regional, ao clima de paz e cooperação ao longo das fronteiras dos Estados. E no plano interno ao desenvolvimento e vivificação da faixa de fronteira, em especial na Região Centro-Oeste e o fortalecimento do sistema nacional de transporte.

3 OS MODAIS DE TRANSPORTE

O geólogo Geraldo Luís Lino citou em 2008 que a rede de transportes brasileira se caracteriza por grandes distorções que a tornam relativamente pouco eficiente e impõem grandes custos e dificuldades ao deslocamento de pessoas e à movimentação de cargas. As dimensões continentais do Brasil, o quinto maior Estado do mundo em extensão, por si só sugerem que o sistema de transportes deveria se basear nas modalidades mais eficientes e de menores custos a média e longas distâncias, ou seja, as de modais ferroviário e o hidroviário. Somam-se a esses fatos a conformação do relevo brasileiro pouco acidentado e com altitude máxima pouco ultrapassando os três mil metros, o que de fato sugere menores custos em sua implementação (LINO; CARRASCO; COSTA, 2008).

Corroborando com esta assertiva, Costa afirmou em 2001 que a matriz de transportes brasileira é inversamente proporcional à economia de custos, pois privilegia o transporte rodoviário em relação aos transportes marítimo e ferroviário. Essa anomalia nos modais de transporte não é encontrada nos Estados desenvolvidos (COSTA, 2001).

Sugerindo soluções eficientes, o consultor Marco Antonio Ferreira afirma que para se obter um sistema de transporte organizado é necessário uma visão sistêmica e planejada, na qual pelo menos se conheça o nível de serviço atual e o nível de serviço esperado. Ressalta que cada um dos tipos de transporte possui custos e características operacionais específicas nos quais a escolha de um modal de transporte pode ser utilizada para se obter uma vantagem competitiva no serviço prestado. Sendo assim, a escolha da melhor opção recai sobre diversas variáveis entre as quais os custos, características de serviços, rotas possíveis, capacidade de transporte, versatilidade, segurança e rapidez que contribuirão para a eficiência do sistema (FERREIRA, 2009).

Afirma ainda o autor que dentre os diversos tipos de modais, o modal aéreo é adequado para o transporte de mercadorias de alto valor agregado, pequenos volumes ou com urgência de entrega. É um meio de transporte considerado misto, já que pode transportar pessoas e cargas ao mesmo tempo. Sua principal vantagem é ser mais rápido, além de ser mais viável para remessas de pedidos, tais como: bagagem, peças de reposição, produtos eletrônicos, mercadoria perecível, brindes, medicamentos, amostras, etc. Este modal também é vantajoso pelo fato de não necessitar de embalagem mais reforçada, já que o manuseio é mais cuidadoso, pois normalmente suas cargas são armazenadas em *pallets* ou até mesmo em contêineres, um procedimento que contribui para a redução de custos e para facilidade do embarque e desembarque. Como desvantagens apresenta sua menor capacidade de carga, valor de frete elevado em relação aos outros modais e custo elevado da sua infraestrutura (*ibidem*).

Quanto ao transporte ferroviário, Ferreira nos esclarece que sua característica principal é o atendimento a longas distâncias e grandes quantidades de carga com menor custo de frete e seguro, porém, a flexibilidade no trajeto é, obviamente, limitada tornando-o mais demorado. Além da grande capacidade de cargas, esse modal também possui um baixo consumo energético por unidade transportada e um menor índice de roubos e acidentes em relação ao transporte rodoviário, tornando-o mais competitivo. Entretanto, ao modal ferroviário impõe-se a dificuldade em percorrer áreas de aclave e declive acentuado, ocasionando o reembarque de mercadorias para que esta possam chegar ao seu destino, somado a um elevado custo de investimento na manutenção e funcionamento de todo o sistema. Outro ponto crítico do meio ferroviário brasileiro é a diversidade no tamanho das bitolas¹⁰, pois na malha ferroviária do Brasil é comum encontrar bitolas com medida de

¹⁰ Distância interna da face interior dos trilhos por onde deslizam as rodas de ferro.

1,00 m, e também bitolas de 1,60 m, fator que dificulta que um trem possa ir até seu ponto final sem problemas (*ibidem*).

Ferreira nos lembra que o transporte marítimo é realizado por vias aquáticas, através de navios, barcos e barcaças, deste modo sua capacidade de carga atinge centenas de milhares de toneladas. Os modais hidroviários possuem um custo baixo, podendo ser até três vezes menor que o ferroviário e oito vezes menor que o rodoviário. Sendo assim este meio de transporte tem um papel importante para o comércio interno e externo, já que proporciona a oferta de produtos com preços competitivos, principalmente no mercado internacional. Seu emprego preferencial é no transporte de grandes distâncias e para grandes volumes de cargas (*ibidem*).

Concordando com o pensamento exposto por Ferreira, os autores Lino, Carrasco e Costa afirmaram em 2008 que o modal hidroviário é imbatível para o transporte de cargas pesadas e homogêneas a grandes distâncias, em geral superiores a 1.000 km, em comboios de chatas, embarcações autopropulsadas ou até mesmo em grandes navios oceânicos, acrescentando que as vantagens das hidrovias se acentuam quando são considerados os custos de construção, manutenção e sua vida útil (LINO; CARRASCO; COSTA, 2008).

Os autores exemplificam suas afirmações citando que na Europa, os grandes rios do continente, como o Reno, Danúbio, Volga e outros, têm sido usados para a navegação há milênios, constituindo a rede hidroviária mais moderna do mundo, com uma extensão de 37.000 km operando com elevado nível de tecnologia, eficiência econômica e baixos impactos ambientais. Destaca que a existência dessa rede proporcionou aos Estados europeus uma sólida base de infraestrutura e experiência em empreendimentos compartilhados e gestões internacionais, que foram importantes contribuições para o projeto político integracionista que resultou na construção da União Europeia (*ibidem*).

Segundo os autores citados, no Brasil a expansão da rede hidroviária, combinada com outras iniciativas de infraestrutura, poderá sinalizar a perspectiva da plena integração físico-econômica do território nacional, facilitando com essa ação a imprescindível integração do subcontinente sul-americano (*ibidem*).

Em relação ao transporte rodoviário, Ferreira destaca que é o principal meio utilizado no Brasil que por caracterizar-se pela simplicidade de funcionamento se sobressai por oferecer o transporte de diversos tipos de cargas. O modal rodoviário tem característica única, pois trafega por qualquer via de qualquer lugar e dispõem de uma flexibilidade impar no que tange a percurso, sendo possível oferecer o serviço porta a porta, ou seja, a carga é levada do ponto de partida até seu destino final com um menor manuseio da carga (FERREIRA, 2009).

Ferreira complementa suas ideias argumentando que a maior disponibilidade de vias de acesso também é um fator interessante que viabiliza o envio para curtas e médias distâncias de grande quantidade de cargas de maior valor agregado, por esse motivo ainda é utilizado na maior parte dos transportes realizados no MERCOSUL. No entanto se comparado ao modal ferroviário constata-se maior custo operacional, menor quantidade de cargas e diminuição da eficiência devido às condições das estradas. O custo também é um fator decisivo em relação ao aéreo (*ibidem*).

Finalizando suas comparações, Ferreira cita o transporte dutoviário, esclarecendo que esta modalidade de transporte não apresenta nenhuma flexibilidade, visto que há uma limitação no número de produtos que podem utilizar este modal. Entretanto, tem a capacidade de transportar esses itens específicos para longas distancias de forma segura, dispensando seu armazenamento e simplificando a carga e a descarga (*ibidem*).

Em 1972 o Almirante Mário César Flores afirmou que em um Estado de dimensões continentais como o Brasil, áreas insuficientemente povoadas somente poderiam

ter sua produção exportada, de modo a competir com os produtos de áreas mais próximas dos centros consumidores, se dispusessem de um transporte econômico, qual seja, o transporte aquaviário. Acrescenta o fato de que todos os Estados que utilizam intensamente a via de água, incluindo as grandes potências como Estados Unidos da América (EUA), Rússia, Alemanha e França, a relação média de custos de transporte é de um para o aquaviário, cinco para o ferroviário e dez para o rodoviário, destacando a superioridade comparativa do modal hidroviário (FLORES, 1972).

Reforçando as colocações de Lino, Ferreira e Flores em relação ao modal hidroviário, Zugaib afirma que, no tocante à movimentação em distâncias superiores a 400 km de cargas de baixo valor agregado, grande volume e peso, os diversos estudos realizados, dentre eles o relatório *Environmental Advantages of Inland Barge Transportation*, feito em 1994 pelo Departamento de Transporte dos Estados Unidos, apontam expressivas vantagens comparativas do modal hidroviário em relação aos demais, em especial quanto aos custos de frete e impactos ambientais. Um exemplo ilustrativo dessa conclusão é a quantidade de barcaças, vagões e caminhões necessários para transportar o equivalente a 1.600 toneladas. Por via fluvial, apenas uma barcaça é suficiente, enquanto, por ferrovia, faz-se necessário o uso de 40 vagões e, por rodovia, 80 caminhões, com isso a autora sacramenta a importância do modal hidroviário para aumentar a competitividade dos produtos de determinado Estado (ZUGAIB, 2006).

E finalmente, para ressaltar o desequilíbrio na matriz brasileira de distribuição dos transportes pelos diversos modais em relação à matriz de um importante ator internacional, no Brasil 58 % do transporte realizado em território nacional se dá por meio rodoviário, 25 % por meio de ferrovias enquanto que o modal hidroviário corresponde a somente 13 % e os restantes quatro por cento se resumem aos modais duto e aeroviário. Em contrapartida os EUA utilizam aproximadamente 25 % para o modal hidroviário e 43 % para o ferroviário.

Entretanto, mais de 90 % de nosso comércio exterior se processa por meio do transporte marítimo, o que claramente demonstra a competitividade alocada aos produtos desse modal em relação aos demais produtos que empregam outros modais de transporte¹¹.

Dessa forma constata-se o motivo pelo qual os Estados desenvolvidos fazem uso intensivo das vias fluviais para o transporte de matérias-primas para suas indústrias.

O quadro atual da estrutura de transportes de cargas brasileiro apresentado neste capítulo tem apresentado importantes limitações à expansão e ao crescimento econômico do País. A situação brasileira atual da matriz de transportes de cargas permite-nos concluir que tal distribuição acarreta perda de competitividade para as empresas nacionais, uma vez que a ineficiência dos modais gera um elevado Custo País¹², se tornando um fator limitante para o desenvolvimento regional e internacional do Brasil.

Nesse sentido, destaca-se o modal hidroviário como o que atende de forma mais eficiente ao transporte de minério de ferro, manganês e soja, além de bovinos e cimento, da região Centro-Oeste do Brasil, bem como, de algumas regiões fronteiriças situadas na Bolívia, cujo acesso ao Oceano Atlântico se dá exclusivamente por meio dessa hidrovia (BRASIL, 2007). Para resolver este problema de distorção da matriz de transporte do Brasil, o Governo Federal, através do Plano Nacional de Logística de Transporte (PNLT)¹³, pretende aumentar a participação do modal hidroviário para 29 %, até o ano de 2015¹⁴.

Sendo assim o modal hidroviário reveste-se de fundamental importância para a geopolítica brasileira devido ao potencial ainda a ser explorado, como será abordado

¹¹ <http://www.antt.gov.br>

¹² Custos inerentes a determinado país, onde interferem variáveis, tais como: a carga tributária, política cambial, estabilidade da moeda, as opções de transporte, custo de mão de obra, oferta de matéria-prima e a infra-estrutura em geral, que interferem diretamente sobre a logística.

¹³ O PNLТ cobre um período de quinze anos, de 2008 a 2023, e recomenda uma mudança paradigmática na matriz de transporte brasileira, segundo as seguintes metas: a participação do modal rodoviário deverá cair dos atuais 58% para 33%, sendo enfatizados os modais ferroviários que passará dos atuais 25% para 32% e o hidroviário, cuja participação evoluirá de 13% para 29%.

¹⁴ <http://www.antt.gov.br>

posteriormente. Com esta iniciativa de equilibrar as participações dos modais de transporte brasileiro, implementada por meio do PNLT, o Brasil alinha suas ações com as diretrizes constantes da PDN, no tocante ao aprimoramento da capacidade de negociação do Brasil no cenário internacional; ao fortalecimento, a expansão e a solidificação da integração regional; na manutenção de um clima de paz e cooperação ao longo das fronteiras nacionais, e para a solidariedade na América do Sul; no desenvolvimento e vivificação da faixa de fronteira, em especial na região Centro-Oeste; no fortalecimento do sistema nacional de transporte.

4 A NAVEGAÇÃO FLUVIAL NO BRASIL

4.1 Histórico da navegação fluvial brasileira

O Almirante Flores nos lembra que o papel que os rios tiveram na ocupação do território brasileiro é por demais conhecido. Foram por meio de rios como o Amazonas, Tietê, São Francisco e Paraguai que os bandeirantes seguiram juntamente com colonizadores para o interior do continente sul-americano, desbravando o sertão inóspito, formando os primeiros núcleos populacionais e assegurando a grandeza territorial do Brasil (FLORES, 1972).

Dilma Rousef, então Ministra Chefe da Casa Civil da Presidência da República, afirmou em 2009 que o Brasil tem a maior reserva de água doce e algumas das maiores bacias hidrográficas do mundo. Nesse imenso manancial estima-se que aproximadamente 42.000 km são navegáveis. Entretanto, na comparação com outras nações de dimensões continentais, o sistema hidroviário brasileiro permanece subutilizado, pois atualmente cerca de apenas 10.000 km do potencial das hidrovias são exploradas economicamente (RODRIGUES, 2009).

A Presidenta da República Federativa do Brasil, Dilma Rousef, ressaltou que a matriz de transporte brasileira é concentrada, explicando que aproximadamente 60 % do transporte é empregado no modal rodoviário, 33 % no ferroviário e apenas sete por cento no hidroviário. Sendo assim, a estratégia de recuperação da infraestrutura do País, executada por meio do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), do Governo Federal, focaliza a multimodalidade do sistema de transportes que estimulará a expansão do agronegócio e da extração mineral (*ibidem*).

A Presidenta finaliza acrescentado que o escoamento da produção por meio das hidrovias aumentará a competitividade dos produtos brasileiros no mercado internacional e fortalecerá a integração com os Estados do MERCOSUL, além de promover os atrativos

turísticos e ecológicos do interior do Brasil. A circulação de pessoas e produtos pelas hidroviás constituirá uma alternativa para o desenvolvimento econômico e social sustentável para o País (*ibidem*).

Na mesma linha de pensamento encontram-se Lino, Carrasco e Costa que afirmaram em 2008:

O Brasil tem todas as condições objetivas para dispor em pouco tempo de uma moderna e eficiente malha hidroviária: uma das maiores redes hidrográficas do mundo, bem situada em relação às regiões de grande potencial de expansão econômica, em especial a fronteira agrícola do Centro-Oeste; capacitação técnica para planejar e desenvolver todo tipo de infraestrutura e construir as embarcações adequadas; e capacidade de formar rapidamente mão-de-obra qualificada para operar todos os serviços necessários (LINO; CARRASCO; COSTA, 2008, p.39).

Acrescenta os referidos autores que a rede hidrográfica brasileira é constituída por 29 mil quilômetros de rios naturalmente navegáveis, aos quais com melhoramentos e obras adequadas, podem acrescentar outros 15.000 km, perfazendo um significativo potencial de 44.000 km de vias navegáveis. Entretanto, apenas 8.500 km encontram-se em uso comercial regular (*ibidem*).

Deste cenário, afirma o autor, resulta uma significativa desvantagem do Brasil em comparação com outros Estados de grande extensão territorial, cujas matrizes de transportes conferem uma importância maior aos modais ferroviário e hidroviário (*ibidem*).

Depreende-se da análise feita que a navegação fluvial no Brasil tem um grande potencial a ser explorado e se eficientemente empregado proporcionará um grande desenvolvimento socioeconômico das regiões que se utilizarem das hidroviás, em particular a HPP, bem como dos Estados limítrofes à esta hidrovia.

Sendo assim, a navegação fluvial pelas hidroviás interiores do Brasil, considerando-se a deficiente infraestrutura de transporte, pode se tornar importante aliada para a geopolítica brasileira, no sentido de se consolidar os objetivos Nacionais por meio da implementação das diretrizes da PDN que aumentarão a capacidade de negociação do Brasil

no cenário internacional, solidificarão a integração regional, mantendo um clima de paz e cooperação ao longo das fronteiras dos Estados. E no plano interno proverão o desenvolvimento e vivificação da faixa de fronteira, em especial na Região Centro-Oeste e o fortalecimento do sistema nacional de transporte.

4.2 A Hidrovia Paraguai-Paraná como fator de desenvolvimento

Atualmente, os Estados da Bacia do Prata¹⁵, apesar das restrições de navegação, transportam pela HPP mais de 15 milhões de toneladas de cargas por ano, no que é considerado o segundo sistema fluvial da América do Sul em extensão, equiparando-se em navegabilidade e extensão ao rio Mississipi (EUA) e ao Reno (Europa). A Bacia do Prata engloba um dos principais sistemas hidroviários do mundo e foi fator determinante para a formação dos Estados do Cone Sul da América Latina, quer politicamente, como na penetração e consolidação dos Estados que ali se organizaram a partir do século XVI¹⁶.

Do ponto de vista econômico, como via de transporte e comunicação, tem sido fator decisivo para o desenvolvimento dos Estados que estão em sua área de influência. Seus cursos de água são responsáveis pela fertilidade de extensas áreas agricultáveis, constituindo-se num recurso natural capaz de gerar energia abundante. Ainda se apresenta com enorme potencialidade para as atividades industriais que requeiram fluxo de insumos em escalas cada vez maiores, para reduzir custos e atender às demandas crescentes de um mercado regional capaz de atingir as dimensões das economias mais desenvolvidas. Esse sentido estratégico da região da Bacia do Prata foi claramente identificado já no século XVI, conforme a História

¹⁵Governos das Repúblicas da Argentina, Bolívia, Brasil, Paraguai e Uruguai. http://www.dpc.mar.mil.br/sta/dpto_traquav/hidrovia/tratbcprata.pdf

¹⁶<http://www.transportes.gov.br/index/conteudo/id/855>

assinala, ao registrar as expedições de portugueses e espanhóis que se sucederam nos primeiros tempos de colonização europeia¹⁷.

Além de servir a extensos territórios produtivos da Argentina, Brasil, Bolívia, Paraguai e Uruguai, a HPP beneficia também o Pacto Andino, que por iniciativa da Bolívia, Colômbia, Equador, Peru e Venezuela, logra estimular ativamente a integração econômica dessa região que se constitui de uma importante zona de livre comércio com 100 milhões de habitantes¹⁸.

Essa hidrovia compõe um sistema de transporte fluvial de utilização tradicional, em condições naturais, que conecta o interior da América do Sul com os portos de águas profundas no curso inferior do Rio Paraná e no Rio da Prata. Com 3.442 km de extensão, desde Cáceres-MT até o seu final, no estuário do Rio da Prata, proporciona acesso e serve como artéria de transporte para grandes áreas no interior do continente (TUCCI, 1998).

Para Lino, Carrasco e Costa, a HPP é uma via navegável natural e internacional que constitui o eixo fluvial longitudinal mais extenso da América do Sul, sendo conhecida, juntamente com a Hidrovia Tietê-Paraná, como a “Hidrovia do MERCOSUL”. Acrescenta que a navegação é viável em toda sua extensão, pois não existem obstáculos naturais, apenas sendo necessários certos cuidados em alguns locais, devido à profundidade reduzida e aos ângulos fechados das curvas do rio (LINO; CARRASCO; COSTA, 2008).

Como citado por Zugaib em 2006, na área de influência da HPP estão contidas parcelas significativas de uma das regiões mais ricas e com os maiores potenciais de desenvolvimento da América do Sul e que desempenham papel fundamental na economia dos seus respectivos Estados. A intensa atividade pecuária e a localização das novas fronteiras agrícolas do Brasil e da Bolívia no interior dessa área são exemplos emblemáticos, em face da importância do agronegócio para a economia desses dois Estados. A agricultura também

¹⁷ <http://www.transportes.gov.br/index/conteudo/id/855>

¹⁸ <http://www.transportes.gov.br/index/conteudo/id/855>

desempenha papel importante na economia do Paraguai, em especial as culturas da soja, do algodão e do café. Cabe destacar que na Bacia estão os rios e afluentes que constituem a única saída natural para o mar para Paraguai e Bolívia, bem como para importantes regiões mediterrâneas do Brasil e da Argentina (ZUGAIB, 2006).

Segundo Costa a área de incidência regional direta da HPP abrange setecentos e vinte mil quilômetros quadrados e, indiretamente, três milhões de quilômetros quadrados. A hidrovia pode ser dividida nos seguintes trechos:

- de Nueva Palmira a Santa Fé, com 590 quilômetros de extensão,
- de Santa Fé a Assunção, com 1.040 quilômetros de extensão,
- de Assunção a Corumbá/Ladário (MS), com 1.132 quilômetros, e
- de Corumbá/Ladário (MS) a Cáceres (MT), com 680 quilômetros (COSTA, 2001, p.110).

As principais cargas transportadas no trecho brasileiro de Cáceres-MT à Foz do Rio APA são: minério de ferro, minério de manganês e soja, além de bovinos e cimento (BRASIL, 2007). Os fluxos de carga na hidrovia vêm crescendo nos últimos anos, respondendo, justamente, à expectativa de interação comercial na região. No território brasileiro, a hidrovia percorre 1.278 km e tem como principais portos os das empresas tais como a Urucum Mineração S/A, da Vale do Rio Doce, a Mineração Corumbaense Reunida S/A, do Grupo Rio Tinto e a Companhia de Cimento Portland Itau S/A, do Grupo Votorantim, todos situados nas cidades de Corumbá-MS e Ladário-MS, além dos portos das cidades de Cáceres-MT e de Porto Murtinho-MS que, da mesma forma, escoam as produções da região Centro-Oeste pela calha do Rio Paraguai¹⁹, com expressiva movimentação de carga²⁰. Entre 1998 e 2000 foram movimentados mais de 6 milhões de toneladas de cargas apenas no trecho brasileiro. O referido trecho da HPP pode ser dividido em dois segmentos, devido às peculiaridades de calado²¹ e formação dos comboios que trafegam na via. No trecho de

¹⁹ <http://www.ahipar.gov.br>

²⁰ <http://www1.dnit.gov.br/hidrovias/principais.htm>

²¹ Altura do navio que fica abaixo da linha d'água.

Cáceres a Corumbá, os comboios, com formação 2x3²², trafegam compostos por chatas de 45 m de comprimento e 12 m de largura, com calado assegurado de 1,5 m e que podem transportar até 400 toneladas de carga. Em cerca de 3 meses ao ano, a navegação no trecho sofre limitações, e os comboios têm de operar com menos carga ou, em estiagens rigorosas, deixar de navegar, principalmente, nos 150 km próximos à cidade de Cáceres²³.

Outro trecho é o que se estende de Corumbá até a foz do Rio Apa, pelo qual trafegam comboios com formação 4x4, compostos por chatas de 60 m de comprimento e 12 m de largura, com calado assegurado de 2,6 m, capazes de transportar 20.000 a 25.000 toneladas de cargas²⁴.

O grau de importância atribuído por cada um dos Estados da Bacia do Prata à HPP varia em função de aspectos econômico-comerciais, geopolíticos e ambientais. Entretanto, um único aspecto parece ser comum a todos: a utilização da HPP como meio de transporte competitivo, fator essencial para o desenvolvimento das regiões interioranas (ZUGAIB, 2006).

A retomada do uso da Hidrovia em decorrência de iniciativa conjunta em proveito dos cinco Estados pode parecer, à primeira vista, símbolo da mudança do paradigma geopolítico reinante na Bacia do Prata até o final dos anos 80. Essa nova visão geopolítica que permitiu a mudança do unilateralismo e/ou bilateralismo para o multilateralismo, conforme idealizado pelo Tratado da Bacia do Prata²⁵, demonstrou a capacidade que os Estados platinos possuem de envidarem esforços no sentido de organizar o espaço físico em proveito do bem comum. Contudo, uma observação mais acurada da situação revela outra realidade. A mudança do paradigma econômico regional foi uma adequação imposta aos Estados do Cone

²² Comboios compostos por três colunas com duas chatas cada, totalizando seis chatas.

²³ <http://www.transportes.gov.br/Modal/Hid/ESTATISTICA/HParaguaiParana.htm>

²⁴ <http://www.transportes.gov.br/Modal/Hid/ESTATISTICA/HParaguaiParana.htm>

²⁵ Tratado aprovado pelo Decreto-lei número 682, de 1969, o Tratado da Bacia do Prata, concluído entre o Brasil, a Argentina, a Bolívia, o Paraguai e o Uruguai, com o objeto de promover o desenvolvimento harmônico e a integração física da Bacia do Prata e de suas áreas de influência direta. http://www.dpc.mar.mil.br/sta/dpto_traquav/hidrovia/tratbcprata.pdf

Sul pela transformação da ordem econômica mundial, a qual não eliminou por completo vestígios do antigo paradigma, o que torna maior o desafio de conciliar a disposição dos Estados em compartilhar responsabilidades e, do mesmo modo, combinar os interesses nacionais com os regionais, com vistas a uma obtenção equitativa de benefícios (*ibidem*).

Dentre todos os Estados, a Argentina dispõe da maior frota em operação na HPP e da maior extensão de vias navegáveis (1.615 km), sem grandes obstáculos naturais. Nesse contexto, a Hidrovia adquire importância na medida em que pode contribuir para o incremento do comércio da vasta zona localizada no interior daquele país (*ibidem*).

Para a Bolívia, além de constituir o único acesso do país ao mar, a HPP representa, também, fator indispensável para seu crescimento econômico, ao permitir a colocação nos mercados internacionais, a preços competitivos, da produção de grãos da região de Santa Cruz de la Sierra (*ibidem*).

Para o Paraguai, cujo território está integralmente contido na área de influência da Bacia, a Hidrovia oferece oportunidade ímpar para o desenvolvimento das suas exportações, uma vez que os custos de transporte podem ser significativamente reduzidos através da utilização eficiente do modal aquaviário. Torna-se, portanto, o modo mais econômico de contornar os problemas advindos da sua situação de mediterraneidade (*ibidem*).

Em relação ao Uruguai, a HPP representa excelente oportunidade para exploração da vocação natural do país no setor de serviços, uma vez que seus portos marítimos podem ser amplamente utilizados como entrepostos naturais para o transbordo de toda a carga oriunda da região, por via fluvial. A utilização eficiente da HPP pode significar, portanto, aumento da procura internacional pelos serviços portuários uruguaios (*ibidem*).

De todos os demais Estados da Bacia do Prata, o Brasil é o que menos depende da Hidrovia para o seu desenvolvimento. Em decorrência de dificuldades de ordem ambiental e, principalmente, da disponibilidade de outros meios de transporte, a HPP assume relativa

importância como via de escoamento da produção do interior do país. Entretanto, sob o ponto de vista político, a HPP reveste-se da maior relevância, “ao constituir um dos elementos indispensáveis ao processo de integração regional” (*ibidem*, p.290).

Sendo assim fica evidente que as hidrovias são muito úteis principalmente no transporte de cargas de grande tonelage, transportadas a grandes distâncias. O transporte hidroviário é bem mais barato se comparado com o transporte rodoviário e ferroviário, em termos de custo, capacidade de carga e também de menor impacto ambiental. E seu emprego se adequa perfeitamente aos tipos de produtos que ocorrem na região centro-oeste do Brasil.

Nesse contexto, em especial no da integração física, a HPP encerra importante significado, por se tratar da única via navegável que, ao atravessar longitudinalmente o Cone Sul, une fisicamente os Estados do MERCOSUL e a Bolívia, oferecendo solução competitiva para o transporte intrabloco de mercadorias (ZUGAIB, 2006).

Com o advento do MERCOSUL e maior proximidade política e econômica entre os Estados da região, os rios da Prata, Paraná e Paraguai passaram a possuir um atrativo especial, como o sistema natural de transporte entre os Estados da região. As atividades visualizadas são, por exemplo, o interesse dos Estados como a Argentina em processar parte da produção agrícola gerada nos estados do Mato Grosso e Mato Grosso do Sul, com transporte de grãos pelo rio Paraguai. Da mesma, forma a Bolívia poderia utilizar o rio Paraguai para aumentar a carga transportada. Portanto, a capacidade de navegação da HPP tem aspectos transfronteiriços importantes, para o desenvolvimento e estabilização da região²⁶.

Neste caso específico, a HPP destaca-se por suas condições naturais que favorecem sua pronta utilização como via navegável, com o menor custo em investimentos e maior retorno em termos competitivos.

²⁶ <http://www1.dnit.gov.br/hidrovias/principais.htm>

Para o Brasil, no que tange à utilização da HPP, está em jogo a possibilidade de levar o desenvolvimento socioeconômico até suas fronteiras, seja pela circulação de riquezas, seja pela geração de empregos, contribuindo para o desenvolvimento e integração nacional, e no contexto da política externa, pela possibilidade de liderar o processo de cooperação e estabilidade internacional entre os signatários do MERCOSUL, gerando desenvolvimento, facilitando a integração regional entre os Estados e criando um ambiente de segurança decorrente deste cenário.

Torna-se assim, tal hidrovia, importante aliada para a geopolítica brasileira, no sentido de se consolidar os objetivos Nacionais por meio da implementação das diretrizes da PDN que aumentarão a capacidade de negociação do Brasil no cenário internacional, solidificarão a integração regional, mantendo um clima de paz e cooperação ao longo das fronteiras dos Estados. E no plano interno proverão o desenvolvimento e vivificação da faixa de fronteira, em especial na Região Centro-Oeste e o fortalecimento do sistema nacional de transporte.

5 CONCLUSÃO

A análise dos argumentos descritos no desenvolvimento deste trabalho permite concluir que em um determinado ambiente caracterizado por uma deficiente infraestrutura de transporte, as hidrovias apresentam as melhores condições para tornarem o comércio doméstico e internacional competitivos. Neste contexto, a HPP assume vital importância ao proporcionar maior dinamismo às trocas comerciais no MERCOSUL. Somente através de uma utilização ordenada e racional desta Hidrovia poderão os Estados signatários, colocar seus produtos de forma mais competitiva no mercado internacional. Para o Brasil surge a oportunidade de liderar o processo de integração regional e levar o desenvolvimento e a segurança para os Estados vizinhos, mantendo a estabilidade na América do Sul.

Até meados de 1970 havia nos Estados sul-americanos, uma percepção de que o planejamento da infraestrutura deveria priorizar projetos que concorressem para uma maior ocupação territorial e auto-suficiência econômica, ou seja, aqueles que estimulassem o desenvolvimento desses Estados dentro das respectivas fronteiras. Essa visão tornou-se rapidamente ultrapassada quando, em decorrência dos processos de globalização e de regionalização, os governos passaram a coordenar suas ações com vistas ao incremento do comércio regional e da participação dos seus Estados no mercado internacional.

É importante mencionar a profunda mudança do paradigma que balizava as iniciativas de desenvolvimento da infraestrutura vigente até o início do século XXI, conforme atestavam as assertivas de teóricos tais como Meira Mattos e Mário Travassos citados anteriormente.

À vista do exposto, pode-se concluir que a HPP insere-se de forma perfeita no âmbito do desenvolvimento econômico para a segurança nacional, uma vez que o modal

hidroviário, altamente competitivo em termos de custos e de baixos impactos sobre o meio ambiente, ajusta-se adequadamente aos fundamentos do novo paradigma.

O fortalecimento dos atores internacionais na América do Sul, por meio das associações aos blocos econômicos, proporcionará o progresso de cada um deles, a estabilização da região e, por conseguinte, maior segurança e confiança mútua.

Sendo assim, a iniciativa do Brasil em viabilizar essa importante hidrovia como modal de transporte da produção da Região Centro-Oeste e dos Estados componentes do MERCOSUL, indubitavelmente a tornará importante aliada para a geopolítica brasileira, no sentido de se consolidar os objetivos Nacionais por meio da implementação das diretrizes da PDN que aumentarão a capacidade de negociação do Brasil no cenário internacional, solidificarão a integração regional, mantendo um clima de paz e cooperação ao longo das fronteiras dos Estados. E no plano interno proverão o desenvolvimento e vivificação da faixa de fronteira, em especial na Região Centro-Oeste e o fortalecimento do sistema nacional de transporte.

REFERÊNCIAS

- BRASIL. **Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 1982**. Disponível em: <http://www.senado.gov.br/web/cegraf/riI/Pdf/pdf_133/r133-14.PDF>. Acesso em: 8 jun. 2011.
- _____. Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes. **Hidroviias Interiores**. Disponível em: <<http://www1.dnit.gov.br/hidroviias/principais.htm>>. Acesso em: 20 jun. 2011a.
- _____. **EGN-304B** – Guia de Estudos de Estratégia. Rio de Janeiro. 2007. cap. 2 a 7. Disponível em: <<http://www.egn.mb/areaIII.htm>>. Acesso em: 20 jun. 2011.
- _____. **Hidrovia Paraguai-Paraná**. Disponível em <<http://www.transportes.gov.br/Modal/Hidroviario/ESTATISTICA/HParaguaiParana.htm>>. Acesso em: 20 jun. 2011b.
- _____. Ministério da Defesa. **Estratégia Nacional de Defesa**. Paz e Segurança para o Brasil. Brasília, 2008. Disponível em: <https://www.defesa.gov.br/eventos_temporarios/2008/estrat_nac_defesa/estrategia_defesa_nacional_portugues.pdf>. Acesso em: 20 jun. 2011.
- _____. Ministério dos Transportes. **Banco de Informações e Mapas dos Transportes**. Disponível em: <<http://www.transportes.gov.br/Bit/mapas/mapasprint/hidro/bacias/baciaparaguai.pdf>>. Acesso em: 20 jun. 2011c.
- _____. Presidência da República. **Política de Defesa Nacional**. Brasília, 2005.
- BRESSER-PEREIRA, Luiz Carlos. O Novo Desenvolvimentismo e a Ortodoxia Convencional. **Revista do SEADE São Paulo em Perspectiva**, São Paulo, v.20, n.3, p.5-24, jul./set. 2006. Disponível em: <http://www.seade.gov.br/produtos/spp/v20n03/v20n03_01.pdf>. Acesso em: 19 jun. 2011.
- CASTRO, Iná Elias de. **Geografia e Política: Território, escalas e instituições**. Rio de Janeiro: Bertrand. Brasil, 2005.
- CASTRO, Therezinha. **America do Sul: Vocaçào Geopolítica**. Disponível em: <<http://www.esg.br/cee/artigos/tcastro1.pdf>>. Acesso em: 13 jun. 2011.
- CONDURO, Guilherme Frazão. **Revista Brasileira de Política Internacional**. Disponível em: <<http://www.scielo.br/scielo.php>>. Acesso em: 20 jun. 2011.
- COSTA, Luiz Sergio Silveira. **As hidroviias interiores no Brasil**. Rio de Janeiro: FEMAR, 2001.
- FERREIRA, Marco Antonio. **Tipos de Modais**. Belo Horizonte, 16 maio 2009. Disponível em: <http://www.ietec.com.br/site/techoje/categoria/detalhe_artigo/670>. Acesso em: 24 jun. 2011.
- FLORES, Mário César. **Panorama do poder marítimo brasileiro**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, Serv. Doc. Geral da Marinha, 1972.

FRANÇA, Júnia Lessa; VASCONCELLOS, Ana Cristina de. **Manual para normatização de publicações técnico - científicas**. 8.ed., Belo Horizonte: UFMG, 2007.

FREITAS, Eduardo. **MERCOSUL: Países Integrantes**. Disponível em: <<http://www.brasilecola.com/geografia/mercosul-paises-integrantes.htm>>. Acesso em: 15 jun. 2011.

LIMA, Maria Regina Soares de; COUTINHO, Marcelo Vasconcelos. Integração Moderna. **Análise de Conjuntura OPSA**, Rio de Janeiro, n.1, p.1-15, jan. 2006. Disponível em: <<http://www.observatorio.iuperj.br/analises.php>>. Acesso em: 20 jun. 2011.

LINO, Geraldo Luís; CARRASCO, Lorenzo; COSTA, Nilder. **A hora das Hidrovias: estradas para o futuro do Brasil**. Rio de Janeiro: Capax Dei, 2008.

LUTTWAK, E. N. **Da geopolítica à geoeconomia**. In: *The National Interest*. N. 20, julho de 1990 *Apud* VESENTINI, José William. *Novas geopolíticas*. 3.ed., São Paulo: Editora Contexto, 2004. p. 31.

MACHADO, João Bosco M. Integração Produtiva: **referencial analítico, experiência européia e lições para o Mercosul**. Rio de Janeiro, out. 2008. Disponível em: <<http://www.rhamam.com.br/seminariomercosul/Artigos.asp>>. Acesso em: 19 jun. 2011.

MATTOS, Carlos de Meira. **Brasil - Geopolítica e destino**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1975.

_____. **Geopolítica e Modernidade**. Rio de Janeiro: Escola Superior de Guerra, 2007.

_____. **Geopolítica e trópicos**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1984.

NYE Jr, Joseph S. **O paradoxo do poder americano**. São Paulo: UNESP, 2002.

OLIC, Nelson Bacic. **Conflitos do mundo: questões e visões geopolíticas**. São Paulo: Moderna, 1999.

PECEQUILO, Cristina Soreanu. **Introdução às relações internacionais: temas, atores e visões**. Petrópolis: Vozes, 2004.

RODRIGUES, João Augusto. **Estradas d'água: as hidrovias do Brasil**. Rio de Janeiro: Action, 2009.

RODRIGUES, Lysias. **Geopolítica do Brasil**. Rio de Janeiro: Biblioteca Militar, 1947.

SENHORAS, Eloi M.; VITTE, Claudete de Castro; CARVALHO, Patrícia Nasser. **Inflexões Geopolíticas e a Nova Agenda Brasileira de Policymaking em Segurança e Defesa na América do Sul**. Fev. 2007. Disponível em: <<http://www.works.bepress.com/eloi/43/>>. Acesso em: 3 jun. 2011.

SILVA, Golbery do Couto e. **Conjuntura Política Nacional**. 3.ed., Rio de Janeiro: José Olympio, 1981.

STEVAUX, João Batista. **A geopolítica brasileira e sua relação com a América do Sul:** reflexos em sua política externa. 2007. Monografia (Doutorado em Ciências Navais) - Escola de Guerra Naval, Rio de Janeiro, 2007.

THUROW, Lester C. **Cabeça a cabeça: a batalha econômica entre Japão, Europa e Estados Unidos.** Tradução de Alberto Lopes; revisão técnica Marcelo de Albuquerque e Mello. – Rio de Janeiro: Rocco, 1993.

TOSTA, Octavio. **Teorias geopolíticas.** Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1984.

TRATADO CONSTITUTIVO DA UNIÃO DE NAÇÕES SUL-AMERICANAS. Brasília, 23 de maio de 2008. Disponível em: <http://www.mre.gov.br/portugues/imprensa/nota_detalhe3.asp?ID_RELEASE=5466>. Acesso em: 14 jun. 2011.

TRATADO DA BACIA DO PRATA. Brasília, 23 de abril de 1969. Disponível em: <http://www2.mre.gov.br/dai/m_67084_1970.htm>. Acesso em: 20 jun. 2011.

TRAVASSOS, Mário. **Projeção Continental do Brasil.** 4.ed., São Paulo: Editora Nacional, 1947.

TUCCI, Carlos; CLARKE, Robin. 1998. **Environmental Issues in the La Plata Basin. Water Resources Development** v.14. n.2. p.157-173. Disponível em: <<http://www.iph.ufrgs.br/corpodocente/tucci/publicacoes/prata.pdf>>. Acesso em: 7 jun. 2011.

VESENTINI, José William. **Novas geopolíticas.** 3.ed., São Paulo: Editora Contexto, 2004.

VIEIRA, Danielle de Oliveira. **Mercosul, Estados Unidos e a Integração Regional.** In: Seminário América do Sul em Debate: Perspectivas da Integração, 2008, Rio de Janeiro. Caderno de Artigos do Seminário América do Sul em Debate: Perspectivas da Integração. Rio de Janeiro: Laboratório de Estudos do Tempo Presente, 2008. v.2. p.91-95. Disponível em: <http://www.tempopresente.org/index.php?option=com_content&task=view&id=4474&Itemid=151>. Acesso em: 25 jun. 2011.

YAHN FILHO, Armando Gallo. **Conflito e cooperação na Bacia do Prata em relação aos cursos d'água internacionais (de 1966 a 1992).** 2005. 147 f. Dissertação (Mestrado em Relações Internacionais). Programa de Pós-Graduação em Relações Internacionais, UNESP – UNICAMP - PUC/SP. São Paulo, 2005. Disponível em: <<http://www.santiagodantassp.locaweb.com.br/br/arquivos/defesas/armando.pdf>>. Acesso em: 20 jun. 2011.

ZENTGRAF, Maria Christina. **Introdução ao estudo da metodologia científica.** Rio de Janeiro: COPPEAD/UFRJ, 2009.

ZUCCO JÚNIOR, César. **Bolívia: Política Doméstica e Inserção Regional.** Estudos e Cenários, Rio de Janeiro, p. 1-38, ago. 2008. Disponível em: <<http://www.observatorio.iuperj.br/estudosecenarios.php>>. Acesso em: 21 jun. 2011.

ZUGAIB, Eliana. **A Hidrovia Paraguai-Paraná. Brasília:** FUNAG, 2006.