

O PARANÁ-GUAY: TERCEIRO PÓLO GEOECONÔMICO DO CONE SUL

*Roberto Edison Vaine**

RESUMO

Algumas características fisiográficas marcantes e comuns aos Estados brasileiros de Mato Grosso do Sul, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul, aos Departamentos do Paraguai limítrofes com o Brasil e à Provincia de Misiones, na Argentina, fazem desta região um objeto especial de análise na perspectiva do seu desenvolvimento sócio-econômico.

A existência de importantes portos marítimos na Costa Atlântica, a presença de conglomerados urbanos significativos na Costa Leste do continente, o tamanho e as características da bacia hidrográfica do Rio Paraná e a extensão de grandes áreas de alta produtividade agrícola na região são fatores relevantes para a análise proposta.

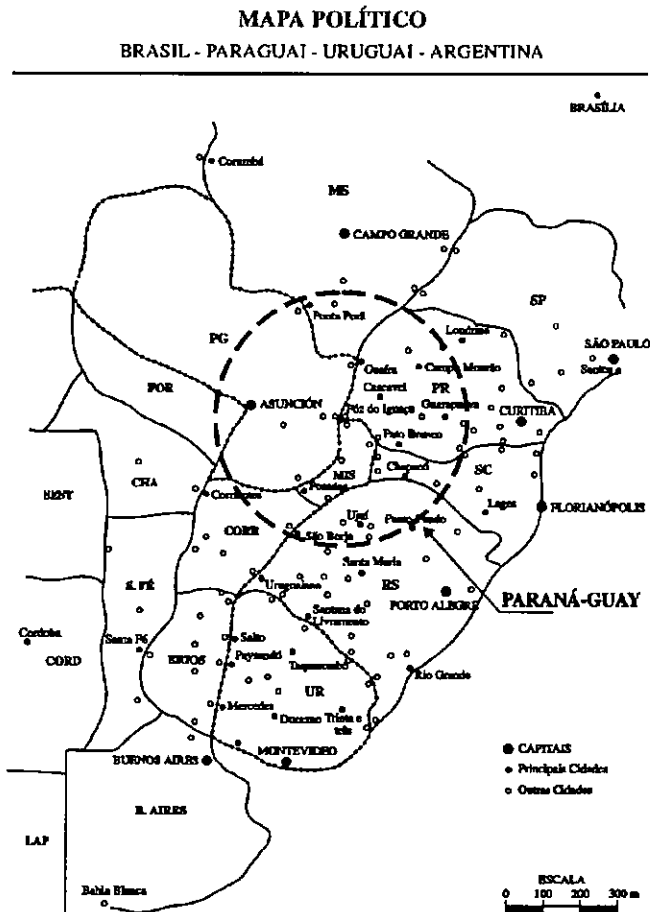
A complementação, a expansão e as mudanças de ênfase modal na rede de transportes existente (rodo-ferro-hidroviária) e a implementação de outros programas setoriais de desenvolvimento na área de produção e de transportes podem ser elementos centrais para tornar a região analisada um pólo de desenvolvimento intermediário entre os eixos "Rio/São Paulo/Belo Horizonte" e "Buenos Aires/Córdoba/Santa Fé", servindo como zona de contato e estimulando a desconcentração industrial e urbana desses centros.

** Engenheiro civil com Pós Graduação em Hidrologia, em Pádova, Itália. Economista com Mestrado em Desenvolvimento Econômico, em Nápoli, Itália. Professor da Universidade Federal do Paraná-UFPR, Departamento de Matemática. Foi Coordenador de Planejamento da Secretaria de Transportes do Governo do Estado do Paraná.*

Este texto tem como objetivo despertar a atenção para uma região do continente sul-americano que, por possuir algumas características fisiográficas marcantes, merece um estudo especial sobre seu desenvolvimento econômico.

A delimitação e o nome dados a esta região, sem dúvida arbitrários, estarão ligados a quatro características fisiográficas notáveis:

- 1) Portos da Costa Atlântica;
- 2) Regiões Metropolitanas da Costa Leste;
- 3) Bacia Hidrográfica do Rio Paraná;
- 4) Derrames de Rochas Basálticas.



Esta região abrange, no Brasil, os Estados do Mato Grosso do Sul, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul.

Os Departamentos limítrofes com o Brasil, no Paraguai, e a Província de Misiones, na Argentina, poderiam ser incluídos nesta região, por razões que serão justificadas a seguir.

Portos da Costa Atlântica

Se traçarmos a partir de Laguna-SC uma linha imaginária, ligando-a a Cabo Frio-RJ, veremos que a costa brasileira neste trecho apresenta uma acentuada reentrância de até 250 km para oeste, no limite da qual se situam os Portos de Paranaguá e São Francisco do Sul.

Para os antigos navegadores, seguir a linha da costa significava aumentar o percurso oceânico entre o litoral sul do continente e o norte brasileiro. Assim, durante muitos anos os Portos de Paranaguá e São Francisco do Sul ficaram fora da rota de comércio e de navegação costeira.

Por outro lado, o fato de o Porto de Paranaguá se situar no extremo oeste da reentrância foi benéfico, pois isto aproximava-o das zonas de produção agrícola, que vieram a se desenvolver no interior do País.

O Porto de Paranaguá, pelas suas características micro e macrogeográficas, exerce portanto uma forte influência sobre vasta área no continente sul-americano, que, ultrapassando as nossas fronteiras, alcança os contrafortes da Cordilheira dos Andes no extremo oeste do continente.

As condições de abrigo e profundidade do canal de acesso, extensão, calado e número de berços do cais acostável, equipamentos disponíveis e operacionalidade tornam o Porto de Paranaguá um dos mais importantes centros de exportação de grãos do País, operando com navios de até 80 mil toneladas.

A Região Centro-Sul aqui tratada, portanto, será delimitada ao norte e ao sul por linhas que unem pontos de igual custo de transporte a estes portos marítimos e regiões metropolitanas da costa leste.

Esta região pode ter uma maior profundidade e abrangência a oeste à medida que o desenvolvimento de sistemas de transporte de cargas de maior capacidade e eficiência permitam sua ligação aos citados portos e regiões, onde se localizam os centros de exportação e consumo.

Regiões Metropolitanas da Costa Leste

O processo de colonização e ocupação territorial do Brasil revela historicamente o seu caráter costeiro.

Todos os principais núcleos populacionais, centros de produção industrial e conseqüentemente de consumo estão localizados próximo e ao longo da Costa Atlântica. Nenhuma das regiões metropolitanas brasileiras de importância está situada a mais de 200 km do litoral.

A interiorização, isto é, a ocupação territorial de terras na direção oeste do País é um evento recente sob o ponto de vista histórico. O Paraná, por exemplo, iniciou seu processo de colonização do norte e oeste do Estado, de forma racional e ordenada, somente a partir das primeiras décadas deste século. A ocupação desta região permitiu que a produção agrícola brasileira passasse a ter relevância em nível internacional.

Mesmo com o avanço em direção ao interior, o processo de urbanização dos núcleos situados próximo ao litoral se acelerou em proporções ainda superiores, ou seja, nestes últimos setenta anos não se criaram no interior do continente núcleos urbanos de porte e densidade comparáveis aos da costa leste.

Isto significa que grandes fluxos de mercadorias, principalmente agrícolas, terão ainda, por muito tempo, que percorrer enormes distâncias entre as regiões de produção, situadas na região oeste, e as de consumo, situadas na região leste.

Bacia Hidrográfica do Rio Paraná

O Rio Paraná faz parte do sistema fluvial do Rio da Prata, um dos maiores do mundo, tendo esse último uma área de 3,1 milhões de km², estendendo-se por cinco países do continente sul-americano¹.

A maioria dessa grande área de drenagem se situa no Brasil, onde atinge 1,41 milhão de km², sendo constituída por três grandes unidades hidrográficas principais, ou seja, os Rios Paraná, Paraguai e Uruguai.

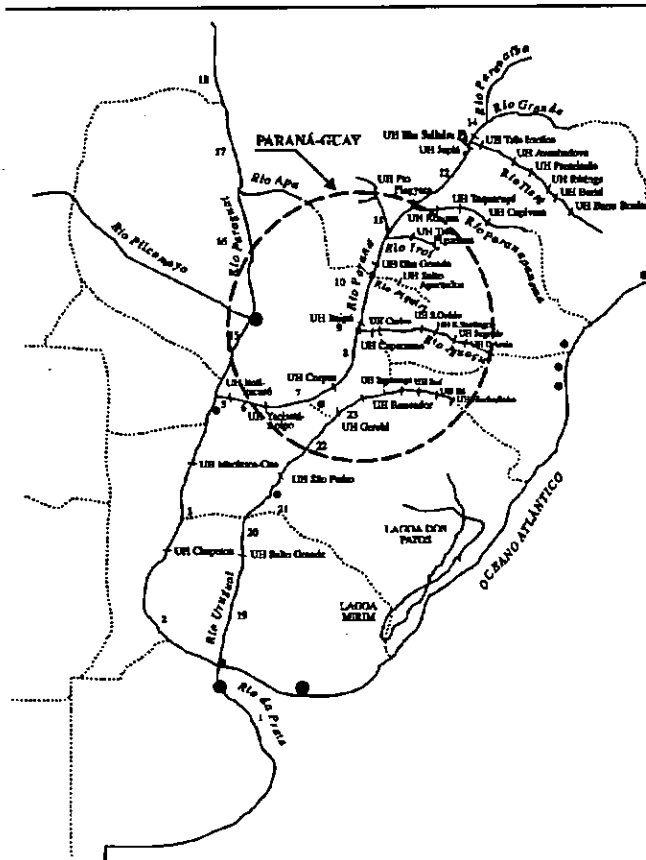
O Rio Paraná, sem dúvida o mais importante formador do Rio da Prata, delimita uma bacia hidrográfica a montante do Rio Paraguai de 1,51 milhão de km², constituindo-se, em vários de seus trechos, na própria fronteira entre os vários países da região.

Sua extensão, desde a confluência dos Rios Paranaíba e Grande, que lhe dão origem, até a sua desembocadura no Rio da Prata, em

¹ORGANIZACIÓN DE
LOS ESTADOS
AMERICANOS. *Cuenca
del Río de la Plata.*
s.l., 1968.

Buenos Aires, é de 2.570 km. Se lhe adicionarmos o percurso de seu formador principal, o Rio Paranaíba, esta extensão passa a 3.740 km.

REDE HIDROGRÁFICA BÁSICA
BRASIL - PARAGUAI - URUGUAI - ARGENTINA



O Rio Paraná, a montante do Rio Paraguai, é formado por inúmeros rios de grande porte, os quais têm uma importância fundamental para a economia da Região Centro-Sul. Dentre esses rios destacam-se: na margem esquerda, os Rios Iguazu, Piquiri, Ivaí, Parapanema, Tietê e Grande e, na margem direita, os Rios Acaray, Amambay, Ivinhema, Pardo, Verde, Sucuriú e Aporé.

Somente o sistema formado pelos rios citados, incluindo o Paraná em seus trechos principais, atinge extensão total de 4.672 km.

O inventário hidrelétrico do Rio Paraná atinge, somente no território brasileiro, um potencial de 48,6 GW, dos quais 25,3 GW em operação².

A bacia hidrográfica do Rio da Prata, da qual o Rio Paraná é o principal tributário, contém duas das áreas de maior produtividade agrícola do planeta.

Ao sul desta bacia, dentro do território argentino, encontram-se as planícies aluvionares do Pampa Úmido, consideradas, juntamente com as planícies da Ucrânia e o Corn Belt, no Meio Oeste americano, dentre as três regiões mais férteis do mundo.

A leste e ao norte da bacia, basicamente em território brasileiro, extrapolando-o para o noroeste do Uruguai, norte da Argentina e leste do Paraguai, encontram-se os Derrames Basálticos, áreas onde estão as terras de maior fertilidade do Brasil, com um nível de produtividade um pouco inferior ao Pampa Úmido.

Sobre estas duas áreas produz-se em torno de 80% da agricultura dos países que dispõem destes tipos de solo.

Derrames de Rochas Basálticas

O Período Triássico no sul do Brasil caracterizou-se pela degradação da umidade desta região, com climas de crescente aridez, os quais, no final do período, culminaram com o aparecimento de verdadeiros desertos³.

A aridez do clima, o recuo do mar e a formação de bacias fechadas no fim do Período Permiano ofereceram extensas áreas de terras das planícies interiores para a erosão, ocasionando em consequência a acumulação de sedimentos, verdadeiros depósitos de arenitos avermelhados, conhecidos como Arenitos Botucatu.

Após a acumulação de um pacote relativamente espesso desses arenitos, iniciou-se uma fase de intenso vulcanismo dentro da Bacia do Rio Paraná, gerando o mais extenso derrame de lavas básicas existente no globo.

A área dos derrames basálticos nesta região é estimada em 800 mil km², superior aos 650 mil km² da península do Decão na Índia e aos 80 mil km² da África do Sul.

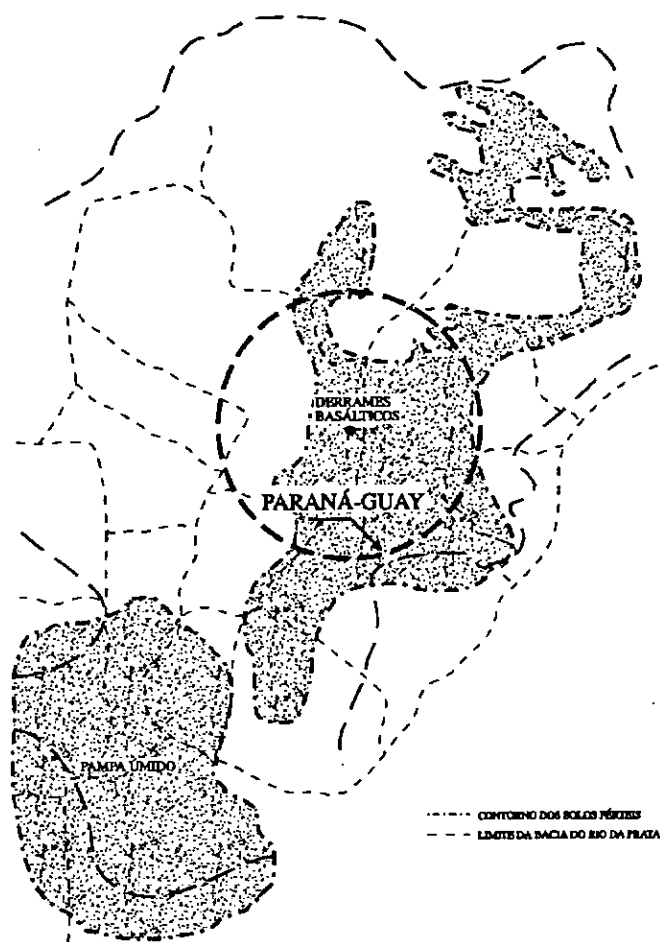
Tendo se iniciado no Triássico Superior, esta atividade vulcânica depositou-se inicialmente sobre os Arenitos Botucatu, vinda de faixa magmática superior do SIMA, através de grandes fendas de tensão produzidas na crosta terrestre. As lavas derramaram-se em lençóis sucessivos entremeados com camadas de arenitos. O sistema

² ORGANIZACIÓN DE
LOS ESTADOS
AMERICANOS. *Cuenca
del Rio de la Plata.*
s.l., 1968.

³ Informações extraídas de
textos do professor Riad
Salamuni, da UFPR.

DELIMITAÇÕES DA BACIA DO RIO DA PRATA E DOS SOLOS FÉRTEIS

BRASIL - PARAGUAI - URUGUAI - ARGENTINA



de fendas por onde extravasaram localizavam-se basicamente na linha Tectônica Posadas-Torres, no eixo do Rio Uruguai e nas margens da Bacia do Rio Paraná.

Estas áreas cobertas por derrames basálticos, também conhecidos como Derrames de Trapp, são classificadas geologicamente como Formação Serra Geral e se estendem desde o noroeste do

Uruguai, norte do Rio Grande do Sul, oeste de Santa Catarina e atravessa na direção sudoeste/nordeste os Estados do Paraná e São Paulo, atingindo o sul de Goiás. Transbordando para a margem direita do Rio Paraná, os derrames cobrem toda a Província de Misiones, da Argentina, a região leste do Paraguai, atingindo o Mato Grosso do Sul desde o sudoeste até a região central do Estado.

Em algumas regiões, principalmente no noroeste do Paraná, leste do Mato Grosso do Sul e oeste de São Paulo, os derrames basálticos foram cobertos por capas de arenitos neomesozóicos (Caiuá e Bauru).

As ocorrências dos derrames basálticos numa região de clima úmido, subtropical, coberta originalmente por espessas florestas nativas, permitiram em vastas áreas desta região a formação de solos de excelente qualidade, pela decomposição da rocha matriz de composição básica.

Onde a decomposição se deu completamente, formaram-se os latossolos vermelhos e a famosa "Terra Roxa", considerada o melhor tipo de solo do Brasil, espesso, fofo e profundo, com um teor de argila superior a 80%, extremamente fértil.

As raízes de café se aprofundavam até 3m na terra roxa de Ribeirão Preto-SP e até 5m em Londrina-PR, não sendo raros os casos de áreas que suportaram cafezais por mais de quarenta anos, sem que o solo desse sinais de empobrecimento.

Às qualidades físicas da terra roxa adicionam-se as vantagens de ordem química, pois a parte de húmus varia entre 7% e 10% e a presença de cálcio eleva seu pH para valores acima de 7.

Infelizmente nem toda a área coberta por derrames basálticos resultou em solos da qualidade da terra roxa, pois a decomposição da rocha matriz não foi uniforme em todos os pontos.

Em algumas regiões esta decomposição simplesmente não se processou, formando extensas áreas de lajes rochosas com solo de pequena espessura. Em outras regiões a topografia não é propícia para a mecanização agrícola.

Resumindo, poder-se-ia afirmar que no perímetro delimitado pelos derrames basálticos se concentram — cobrindo grande parte de sua área — as terras mais férteis do Brasil.

Produção Agrícola da Região

É fato conhecido no sul do Brasil a estreita correlação entre produção e produtividade agrícolas, com a ocorrência ou não de solos

derivados de rocha basáltica. O nível de ocupação, no entanto, não é o mesmo em todas as regiões. Enquanto nos Estados do Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Paraná e São Paulo já se ocuparam praticamente todas as áreas onde este tipo de solo pode ser encontrado, ainda restam fronteiras a explorar adequadamente no Mato Grosso do Sul e Goiás, por exemplo. O mesmo pode-se dizer dos Departamentos de Amambay, Canandiyu, Alto Paraná e Itapúa, no Paraguai, e da Província de Misiones na Argentina.

A simples ocupação completa destas áreas significaria multiplicar por dois a produção de grãos desta região⁴.

O aumento da produção agrícola nas regiões já ocupadas poderia ser obtido pelo uso racional da terra, implementando práticas conservacionistas e de correção do solo. A utilização intensa de corretivos agrícolas como o calcário, no entanto, está dificultada pelo alto custo do transporte. Por outro lado, a introdução em larga escala da agricultura irrigada em vastas áreas de várzeas inexploradas proporcionaria novas frentes de produção.

O Rio Paraná, a montante de Guaíra, apresenta imensas áreas de várzeas com solos de alta fertilidade, inexploradas pela falta de projetos que controlem as inundações freqüentes e de projetos de irrigação integrados aos estudos existentes para geração de energia elétrica e navegação.

Estima-se que 100 mil hectares de várzeas poderiam ser recuperados para grandes projetos de irrigação por inundação no interior do reservatório da futura UH-Ilha Grande pelo processo de polderização⁵.

Hidrovias

O sistema hidrográfico formado pelo Rio Paraná e seus afluentes, localizado ao longo das regiões de alta fertilidade, deveria se constituir naturalmente num meio de transporte de baixo custo para o escoamento da produção ali gerada. Isto não acontece, senão em pequena escala, por vários motivos.

Na região interna do Brasil, ao longo dos rios, não se desenvolveram aglomerados urbanos importantes. Como vimos, a colonização se deu ao longo da costa, onde se desenvolveram os grandes centros populacionais, que além de distantes das zonas de produção agrícola se localizam nos divisores das bacias hidrográficas, logo de difícil acesso hidroviário.

Não obstante, o fluxo de cargas que escoam pelos rios da Bacia

⁴ Estimativas do autor

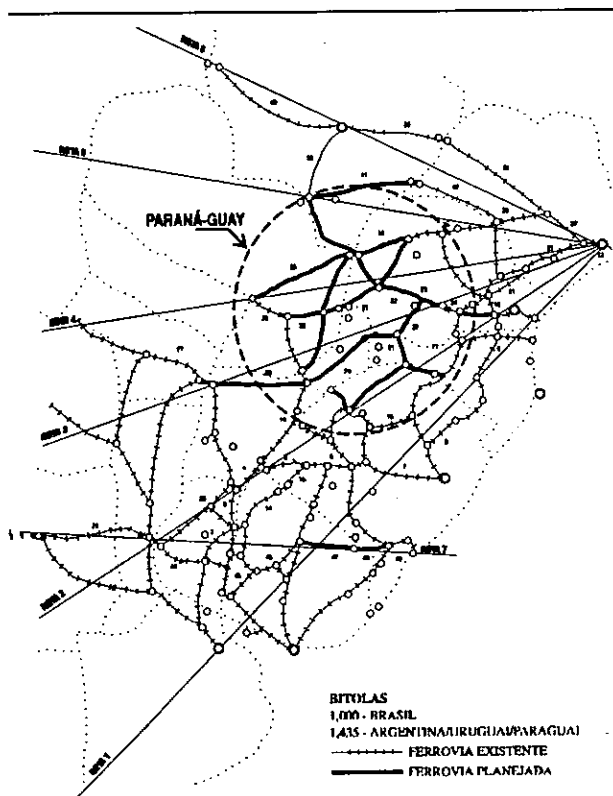
⁵ Estimativas do autor

do Paraná está gradativamente aumentando, basicamente com transporte de gado e trigo.

O Estado de São Paulo colocou ao tráfego em 1993 a Hidrovia do Rio Tietê, e o Estado do Paraná tem prontos os estudos referentes à Hidrovia do Ivaí. Estudos estão sendo feitos, ainda, nos Rios Pardo, Ivinhema e Amambay, no Mato Grosso do Sul, para integrá-los ao sistema do Rio Paraná.

Aproveitamentos hidrelétricos equipados com eclusas para navegação e integrados com projetos de irrigação precisam ser desenvolvidos, devendo-se, com isto, encerrar-se a fase de utilização dos recursos hídricos unicamente para a geração de energia elétrica.

MAPA FERROVIÁRIO
BRASIL - PARAGUAI - URUGUAI - ARGENTINA



Ferrovias

Com exceção dos Estados de São Paulo e Rio Grande do Sul, toda a Região Centro-Sul é precariamente servida pela malha ferroviária brasileira. Enquanto em São Paulo os trilhos atingem as barrancas do Rio Paraná em quatro pontos, nos Estados do Paraná, Santa Catarina e Mato Grosso do Sul eles não atingem as regiões de maior importância na produção agrícola.

No Paraná, a Estrada de Ferro Central do Paraná, construída com recursos estaduais e entregue à RFFSA para operação, atinge somente uma parte da região produtiva, localizada ao norte do Estado.

Também com recursos próprios, o Governo do Paraná constrói a Estrada de Ferro Oeste do Paraná, que ligará a cidade de Guarapuava, extremidade da malha ferroviária existente, às cidades de Cascavel e Guaíra, numa primeira etapa. Posteriormente os trilhos deverão atingir Foz do Iguaçu (PR) e Ponta Porã (MS).

O oeste de Santa Catarina, a região central produtiva do Mato Grosso do Sul, o leste do Paraguai e a Província de Misiones na Argentina estão todos desligados de um sistema ferroviário de transporte que leve a produção agrícola para a direção leste e desta região traga os insumos e produtos industrializados.

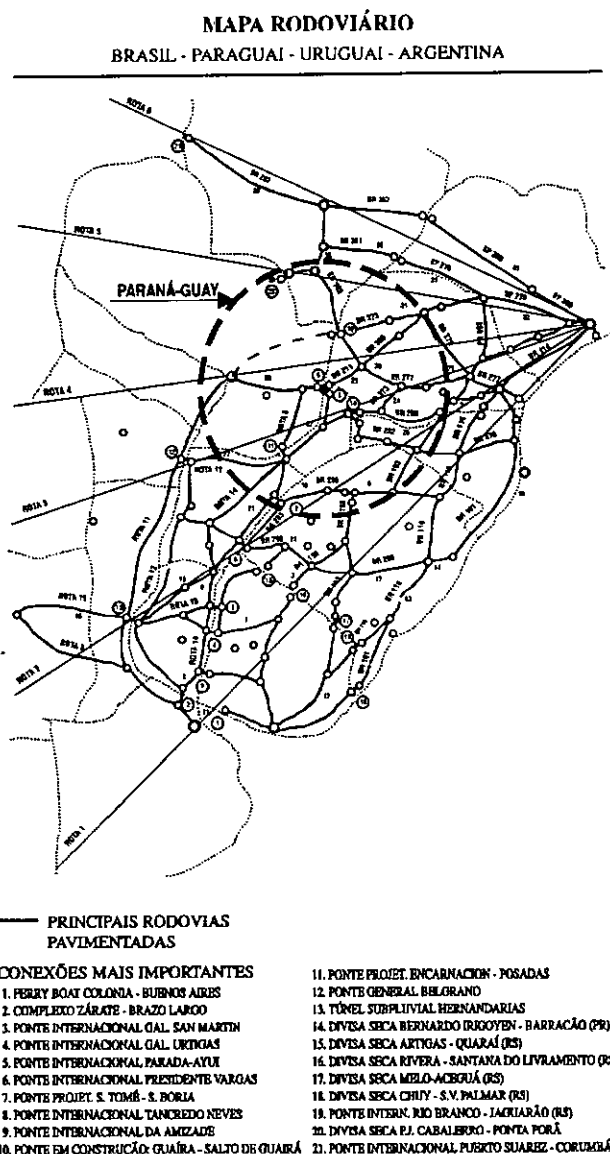
Por outro lado, o acesso ferroviário ao Porto de Paranaguá — trecho que completou em 1984 o seu centenário — possui precárias características técnicas de rampas e raios de curvas, fato que limita sua capacidade de escoamento a níveis aquém dos desejáveis.

Rodovias

Pelo que se pode depreender do que foi exposto, a maior parte da produção agrícola desta região está sendo transportada via rodoviária, logo, a custos elevados. A malha rodoviária pavimentada principal já está implantada na maioria dos estados.

O Mato Grosso do Sul ainda se ressentir da falta de algumas rodovias importantes que dentro em breve estarão concluídas. Dentre as obras a destacar citaríamos a travessia do Rio Paraná, na fronteira com o Estado do Paraná, onde estão previstos dois cruzamentos, um em Guaíra e outro em Porto Camargo, ambos com obras em andamento, o primeiro em fase mais adiantada.

Sendo a rodovia ainda o sistema básico de transporte da região, algumas estradas, no entanto, principalmente as federais, estão em precárias condições de conservação.



Propostas de Intervenção na Região

As idéias descritas a seguir destinam-se a propiciar uma infraestrutura para o desenvolvimento mais acelerado desta região, aproveitando ao máximo suas potencialidades.

Em primeiro lugar, não foram adequadamente exploradas as terras férteis disponíveis, e as já ocupadas não apresentam produtividade adequada.

O sistema de transporte da região, unicamente rodoviário e

portanto de alto custo, não é suficiente e adequado para as cargas agrícolas de baixo valor, e portanto não constitui um fator indutor de desenvolvimento.

O Mato Grosso do Sul, que produziu em 1990 três milhões de toneladas de grãos, tem terras férteis capazes de produzir pelo menos 8 milhões de toneladas⁶. Os Departamentos do leste paraguaio, que produziram 2 milhões de toneladas neste ano, podem igualmente produzir 8 milhões de toneladas⁷.

O Paraná e Santa Catarina, que já ocuparam praticamente toda a área de solos de melhor qualidade, derivados do basalto, podem aumentar sua produção atual de grãos de 16 milhões de toneladas, pelo aumento da produtividade com corretivos agrícolas, como o calcário.

Os solos ácidos existentes nos municípios da região central do Paraná, como Guarapuava, Turvo e Pinhão, que possuem uma topografia extremamente favorável, têm possibilidade de aumentar a produção atual de 340 mil toneladas para 1 milhão de toneladas de grãos, somente com a total ocupação das terras agricultáveis disponíveis e correção dos solos com calcário.

O Rio Paraná, no trecho de fronteira entre os Estados do Paraná e Mato Grosso do Sul, dispõe de imensas áreas de várzeas com solos de boa qualidade, praticamente inexploradas. A montante de Guaíra e dentro do futuro reservatório da U.H. de Ilha Grande poderiam ser explorados 100 mil hectares com um projeto de polderização e irrigação, capaz de produzir pelos menos 500 mil toneladas de arroz. O mesmo pode ser efetuado com as várzeas do Rio Ivaí, desde a sua foz no Rio Paraná até o município de Mirador, que, dispondo de 50 mil hectares, é capaz de dobrar a produção paranaense de arroz.

Ao longo do Rio Paraná, e não somente no segmento brasileiro, estão sendo construídas usinas hidrelétricas capazes de possibilitar o desenvolvimento industrial das regiões ao longo do rio, pelo baixo custo de transporte desta energia e aproveitando o próprio rio para dar escoamento às cargas geradas.

Se todas as barragens construídas dispuserem de eclusas para navegação, a bacia do Rio Paraná se constituirá num imenso sistema de transporte natural, que ligará, na direção norte, Foz do Iguaçu no Paraná com Piracicaba em São Paulo, via Rio Tietê, e na direção sul com Buenos Aires na Argentina.

Construídas as eclusas nas barragens de Rosana, Taquaruçu e Capivara no Rio Paranapanema, poder-se-á alcançar a malha ferroviária paranaense em Jataizinho, às margens do Rio Tibagi, próximo

⁶ Estimativas do autor.

⁷ Estimativas do autor.

a Londrina. O Rio Ivaí se conecta à malha ferroviária em Doutor Camargo, com a construção da Usina Hidrelétrica de Três Figueiras, em Mirador, com barragem eclusada. O Rio Piquiri se tornará navegável desde a foz com o Rio Paraná até Ubitatã, com a Usina Hidrelétrica de Salto dos Apertados, com barragem eclusada.

No Mato Grosso do Sul os Rios Pardo, Ivinhema e Amambay se tornarão navegáveis construindo-se barragens de baixa altura, atingindo Dourados e Rio Brilhante, centros de produção agrícola da região.

A Usina Hidrelétrica de Três Irmãos, com barragem eclusada no Rio Tietê e o Canal Pereira Barreto, recém construídos, tornou o Rio Paraná navegável, permitindo a interligação de Pederneiras em São Paulo com a Usina Hidrelétrica de São Simão, situada no centro da região de produção agrícola em grande expansão no sul de Goiás.

É racional supor que o sistema de transporte básico do interior do continente deverá, a médio e longo prazos, se assentar sobre a modalidade hidroviária, conectada à malha ferroviária existente, acrescida de alguns segmentos faltantes. Estes segmentos ferroviários são basicamente os de Guarapuava - Cascavel - Guaíra - Ponta Porã(MS), e a ligação Cascavel - Foz do Iguaçu - Villa Rica - Asunción (Paraguai). Outra ligação importante deve ligar Cascavel ao terminal rodo-ferro-hidroviário de Doutor Camargo no Rio Ivaí, passando por Campo Mourão e pelo terminal rodo-ferro-hidroviário de Ubitatã no Rio Piquiri. Terminais rodo-ferro-hidroviários localizados em Foz do Iguaçu e Guaíra no Rio Paraná serão também necessários para complementar a articulação de todo o sistema de transporte proposto⁸.

O oeste de Santa Catarina e o sudoeste do Paraná devem receber ligações ferroviárias que articulem as cidades de Pato Branco e Chapecó entre si e com o leste catarinense, oeste paranaense, norte gaúcho, leste do Paraguai e norte da Argentina. Estas ligações seriam Chapecó - Concórdia - Ponte Alta (Ferrofrango); Chapecó - Pato Branco; Chapecó - Ijuí (RS); Pato Branco - Laranjeiras do Sul; Pato Branco - Barracão (PR)/Dionísio Cerqueira (SC); e Pato Branco - Cascavel.

Ramais ferroviários devem ser construídos no Paraguai ao longo dos Departamentos do leste, onde se localizam as principais zonas de produção agrícola do país. Estas ligações seriam Ponta Porã (MS) - Ciudad del Este - Encarnación. Da mesma forma, na Província de Misiones, Argentina, a ligação ferroviária Posadas - Barracão (PR) / Dionísio Cerqueira (SC) conectará a malha ferroviária argentina com a brasileira. Esta ligação, conectada às brasileiras já citadas, se

⁸ VAINÉ, Roberto Edison. *Plano multimodal de transportes do Estado do Paraná. Análise Conjuntural*, Curitiba: IPARDES, v. 15, n. 1/2, p. 10-19, jan./fev. 1993.

constitufrá num novo Tronco Ferroviário, mais curto e operacionalmente mais econômico, ligando o Pólo Argentino de Buenos Aires / Córdoba / Santa Fé com o Pólo Brasileiro de São Paulo / Rio / Belo Horizonte.

O Paraná-Guay, uma região transnacional

Se tomarmos um círculo com 700 km de diâmetro centrado em Foz do Iguaçu, constatamos dentro desta área alguns fatos importantes:

- a) região de grande produção agrícola devido à existência de solos de alta fertilidade, derivados dos derrames basálticos;
- b) a maior concentração de usinas hidrelétricas da América do Sul, em construção e planejadas;
- c) excelente rede de pequenos e médios aglomerados urbanos, com boa infra-estrutura educacional e potencial humano de boa qualificação;
- d) um sistema hidrográfico que apresenta o maior potencial de vias navegáveis do Cone Sul;
- e) excelente malha rodoviária pavimentada;
- f) razoável malha ferroviária, necessitando complementações;
- g) proximidade aos principais portos marítimos da Costa Atlântica.

Esta região, que chamaremos de PARANÁ-GUAY, formada por terras do Brasil, Paraguai e Argentina, contém todo o potencial e pré-condições de infra-estrutura, de recursos naturais e humanos para se transformar no Terceiro Pólo Geoeconômico do Cone Sul.

Possuindo características semelhantes, esta região transnacional necessita de uma ação conjunta e convergente dos governos e organismos de planejamento regionais e nacionais para desenvolver ao máximo suas potencialidades.

As fronteiras físicas não devem se sobrepor aos interesses sócio-econômicos e aos planos de desenvolvimento integrados para esta região.

A formação do PARANÁ-GUAY, a meio caminho entre os pólos de São Paulo / Rio de Janeiro / Belo Horizonte e o de Buenos Aires / Córdoba / Santa Fé, atenderia a ambos, servindo como zona de contato complementar e de transferências, permitindo a desconcentração industrial e urbana desses centros, já bastante saturados.

As idéias aqui alinhavadas foram levadas ao Programa de

Desenvolvimento do Setor de Transportes do Ministério dos Transportes. Outros programas estaduais e federais setoriais são congruentes e compatíveis, como a Ferroeste, Ferrofrango, Hidrovia do Ivaí, Programa Paraná-Rural, Programa Estadual de Irrigação, Programa de Calcário do Paraná, Plano Diretor de Navegação Interior Nacional, Plano Multimodal de Transportes do Estado do Paraná e outros.

RECEBIDO PARA
PUBLICAÇÃO EM JUNHO
DE 1994
