

3 EXPERIÊNCIAS NO ESTUDO DE EIXOS DE DESENVOLVIMENTO

As experiências obtidas com estudos de eixos de desenvolvimento, no Brasil, são pequenas. Na literatura, encontram-se poucas alternativas e experiências. Na pesquisa bibliográfica realizada, o único trabalho encontrado sobre eixos, em nível regional, foi o PROEI. Mesmo assim, o enfoque dado ao PROEI diferencia-se do enfoque dado neste trabalho. Os demais trabalhos encontrados, que ajudam a responder às questões propostas, estão tratados neste Capítulo, que é subdividido, além desta introdução, em mais cinco seções. Na primeira, é discutida a experiência do estudo dos Eixos Nacionais de Integração, realizado pelo Consórcio Brasileira, publicado em 2000. Este estudo subsidiou a elaboração do PPA – Plano Plurianual do Governo Federal, para o período 2000/3.

A segunda, é dedicada ao trabalho de Clélio Campolina Diniz, publicado em 1995, que considera a existência de um polígono compreendido pela região mais industrializada do Brasil, que se estende da Região Metropolitana de Porto Alegre à Região Metropolitana de Belo Horizonte, do litoral até mais ou menos 200 quilômetros, território a dentro. A terceira, relata a experiência do PROEI, realizado pelo IPARDES, no Paraná, em 1974. A Quarta, destaca a contribuição de Carlos Américo Pacheco (1998) para o entendimento do papel do Estado como responsável pela construção da infra-estrutura necessária, para dotar as regiões de condições de atrair investimentos. A Quinta e última, faz algumas inferências para a Região Oeste do Paraná, valendo-se, além das experiências no estudo de eixos de desenvolvimento, da tese de Carlos Américo Pacheco que trata da desconcentração industrial no Brasil e do trabalho do IPEA sobre as Redes urbanas regionais.

Essas experiências no estudo de eixos, embora escassas, a tese de Carlos Américo Pacheco e o estudo do IPEA sobre as Redes urbanas regionais, ajudaram no entendimento da problemática envolvida no estudo da dinâmica econômica dos Eixos A e B, objeto deste trabalho.

3.1 O ESTUDO DOS EIXOS NACIONAIS DE INTEGRAÇÃO E DESENVOLVIMENTO

Este estudo foi realizado pelo Consórcio Brasiliana, que foi formado pelas empresas de consultoria Booz Allen & Hamilton do Brasil Consultores, Bechtel International Incorporation e pelo Banco ABN Amro. Esse consórcio foi contratado pelo Governo Federal e trabalhou sob a supervisão de equipes do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social e do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão.

O estudo tinha como objetivo, segundo NASSER (2000, p. 166-167): “...a identificação de oportunidades de investimentos públicos e/ou privados nas áreas de influência dos Eixos em setores considerados essenciais para o desenvolvimento econômico e social, servindo também como uma orientação para investimentos futuros.”

Segundo o relatório síntese elaborado pelo Consórcio Brasiliana (2000b, p. 7-8), resumidos por NASSER (2000, p. 167), as principais diretrizes do estudo foram:

- assegurar a integração dos Eixos, nos níveis nacionais e internacional, com vistas à competitividade internacional do país, à redução das disparidades regionais e ao desenvolvimento sustentável, considerando a integração das regiões como fator de competição internacional;

- orientar os investimentos básicos para a geração de novos negócios e novos espaços, com o objetivo de geração de maior número de empregos;
- orientar os investimentos básicos para o aumento do valor agregado;
- destacar a dimensão informação e conhecimento (educação, capacitação científica, empreendimentos e tecnologias de acesso à informação);
- introduzir inovação tecnológica e gerencial em empreendimentos de desenvolvimento social;
- considerar o meio ambiente como área de oportunidades de implementação de investimentos;
- considerar a importância crescente do setor de serviços na economia;
- adotar o conceito de rede intermodal de infra-estrutura econômica;
- identificar e ressaltar oportunidades de inserção internacional em cada espaço; e
- destacar a integração do país com a América Latina e o caráter multilateral das relações internacionais do país.

Metodologicamente, o Consórcio Brasiliana (2000c, p.1) definiu um eixo nacional de desenvolvimento como sendo:

...um corte espacial composto por unidades territoriais contíguas, efetuado com objetivos de planejamento, cuja lógica está relacionada às perspectivas de integração e desenvolvimento consideradas em termos espaciais. Neste sentido, dois critérios devem ser levados em conta na sua definição e delimitação: a existência de uma rede multimodal de transporte de carga, efetiva ou potencial, permitindo a acessibilidade aos diversos pontos situados na área de influência do eixo; e a presença de possibilidades de estruturação produtiva interna, em termos de um conjunto de atividades econômicas que definem a inserção do eixo em um espaço mais amplo (nacional ou internacional) e a maximização dos efeitos multiplicadores dentro da sua área de influência.

Segundo NASSER (2000), seguindo as definições utilizadas e os principais objetivos a serem alcançados, os eixos foram delimitados seguindo os critérios de vias de transportes existentes, os focos dinâmicos identificados no País, a hierarquia funcional das

idades e a diferença dos ecossistemas das diversas regiões brasileiras. Assim, foram definidos nove Eixos de Integração e Desenvolvimento.

Esse estudo teve como objetivo servir de base para a elaboração do PPA – Plano Plurianual, para o período 2000/3, que tem como destaque principal o Programa Avança Brasil. Este foi, também, o principal resultado desse trabalho.

Dentre os nove eixos definidos, o Paraná se enquadrou nos Eixos Sul e Sudoeste, cujas diretrizes tem seu foco na competitividade e, secundariamente, na redução das disparidades regionais. Prevê oportunidades com o Mercosul e destaca os investimentos recentes na indústria automotiva e petroquímica. Tem na agricultura o ponto mais fraco para previsões futuras. No caso específico da Região Oeste do Paraná, segundo dados coletados no dia 13.06.2001, na Internet, no endereço www.geipot.gov.br/cadernos/2000, estão previstas as seguintes obras:

- Construção do acesso rodoviário ao Terminal de Santa Terezinha de Itaipu
- Construção do acesso ferroviário ao Terminal de Santa Terezinha de Itaipu
- Construção do trecho ferroviário entre Cascavel e Foz do Iguaçu
- Construção do trecho ferroviário entre Cascavel e Guaíra
- Construção do Terminal Intermodal em Santa Terezinha de Itaipu.

Atualmente, o trecho rodoviário entre Cascavel e Foz do Iguaçu está em processo de duplicação, estando já concluída a duplicação entre Santa Terezinha de Itaipu e Foz do Iguaçu e discute-se, na Região, a duplicação do trecho rodoviário entre Cascavel e Toledo. Segundo estudos do CREA-PR, recentemente efetuados, o movimento de veículos

comporta e exige a duplicação. Dentre as obras previstas, a construção do trecho da ferrovia ligando Cascavel a Guaíra é o que parece ter a maior probabilidade de ser construído. A duplicação do trecho rodoviário entre Cascavel e Toledo, que ainda não está inclusa em nenhum programa oficial, também tem probabilidades de ser efetuada.

3.2 OS ESTUDOS DO IPEA: O TRABALHO DE CLÉLIO CAMPOLINA DINIZ

A principal conclusão do estudo diz que está ocorrendo uma tendência de relativa reconcentração industrial no polígono compreendido por Belo Horizonte-Uberlândia-Londrina/Maringá-Porto Alegre-Florianópolis-São José dos Campos-Belo Horizonte. Este processo resulta de uma alteração na dinâmica regional ocorrida por causa das mudanças tecnológicas e da reestruturação produtiva por que passou a indústria brasileira durante o fim da década de 1980 e início da década de 1990, especialmente a partir do ano de 1989. Além desta conclusão, DINIZ (1995) chegou a outras conclusões, em seu estudo, que contribuem para este trabalho.

Na opinião de DINIZ (1995), ocorreu um forte processo de concentração geográfica da produção e, conseqüentemente da renda, em poucos Estados e regiões do País, especialmente na Região Metropolitana de São Paulo, tal qual Wilson Cano já havia concluído em seus estudos, no final da década de 1970. Esse processo de concentração geográfica da produção foi o responsável, também, pela mudança na distribuição regional da população e nas taxas de crescimento demográfico. As regiões que se industrializaram rapidamente, principalmente São Paulo e Rio de Janeiro, atraíram fortes contingentes de

população que migraram, principalmente do Nordeste e de Minas Gerais, durante os primeiros 70 anos do século XX.

A partir das décadas de 1940/50, iniciou-se um processo de desconcentração da produção agropecuária, em favor da Região Sul, em maior grau do Paraná e, posteriormente, das regiões Centro Oeste, Norte e cerrados do Nordeste. Por outro lado, em 1970, começou um processo de desconcentração industrial de São Paulo. A desconcentração industrial levou a uma desconcentração no setor de serviços e no comércio. Segundo DINIZ (1995, p. 7): “O efeito conjunto destes elementos tem sido a desconcentração regional da renda em prol das regiões mais vazias ou estagnadas.”

Houve um movimento de reversão da polarização da Região Metropolitana de São Paulo com a conseqüente desconcentração industrial em favor de outras regiões do País, fato contestado por Carlos Roberto Azzoni e por Carlos Américo Pacheco, conforme relatado adiante. O fator relevante na análise de DINIZ (1995) é sua afirmação de que parte desta desconcentração industrial para outras regiões do País, deu-se por conta da participação do Estado, principalmente, através das empresas estatais. Modernamente, conforme conclui PACHECO (1998), a localização industrial depende em muito das condições de infraestrutura montadas pelo Estado. Quer dizer, para a continuidade do processo de desconcentração industrial, o Estado terá que continuar a dar sua parcela significativa de contribuição: se não for através das empresas estatais como foi no passado; terá que ser com a construção de infra-estrutura.

A Região Sul ampliou, segundo DINIZ (1995), sua participação na produção industrial do País de 12 para 17,4% entre 1970 e 1990, e de 17 para 20% no

emprego, até 1985. No que se refere ao Paraná, houve uma expansão das agroindústrias pelo interior do Estado, incentivadas pela qualidade das terras e um concomitante processo de diversificação industrial do Estado. Esse segundo processo é mais característico na Região Metropolitana de Curitiba.

Está ocorrendo uma tendência à reconcentração na área mais desenvolvida do País. Esta é a principal contribuição do trabalho de DINIZ (1995), conforme destacado no início. Ou seja, ao invés de uma concentração em apenas uma Região Metropolitana como ocorreu com São Paulo, desde o início do século XX até a década de 1970, há uma concentração em uma área maior, o chamado polígono. Ou seja, os investimentos industriais, especialmente aqueles que demandam mão-de-obra mais especializada, procuram as regiões onde o domínio do conhecimento é maior. Segundo DINIZ (1995), essa tendência é resultado, por um lado, das mudanças tecnológicas e da reestruturação produtiva das empresas e, por outro lado, das mudanças ideológicas e políticas do papel do Estado, da abertura externa da economia, do surgimento do Mercosul e do processo de democratização do País.

As áreas de baixo crescimento concentram-se nas áreas metropolitanas de São Paulo, Rio de Janeiro e Recife. A reaglomeração das áreas de maior dinamismo se deu nas cidades ou capitais de porte médio, entre a Região Central de Minas Gerais e o Nordeste do Rio Grande do Sul. Esta área coincide com a área do polígono. Para DINIZ (1995), está esboçada uma nova configuração regional da indústria no Brasil que concilia a reversão da polarização da Área Metropolitana de São Paulo com uma relativa aglomeração no polígono mencionado. A primeira afirmativa já foi contestada por PACHECO (1998), todavia a segunda parece mais coerente. Embora tenha sido contestada, não significa que a primeira

afirmativa foi eliminada. No entanto, concorda-se neste trabalho, com a hipótese de PACHECO (1998).

Embora tenha havido um crescimento exponencial na produção de grãos na Região Centro Oeste, principalmente soja, a partir da década de 1970, esta não se torna concorrente direta da soja da Região Sul, pois a distância e as conseqüentes dificuldades para o transporte de insumos e do produto em si, têm acarretado custos maiores, por tonelada de soja no porto, que na Região Sul do País, segundo DINIZ (1995). Todavia, com o avanço da colonização dessas regiões, concorda-se, neste trabalho, que haverá uma conseqüente melhoria nas condições de infra-estrutura, especialmente de transportes, e a Região Centro-Oeste tenderá a ser, no futuro, uma grande concorrente da Região Sul, tanto na produção de grãos, principalmente soja, tanto quanto na produção pecuária – suínos e frangos. No que se refere à pecuária, as regiões Centro-Oeste e Norte, em 1990, respondiam por 40% do rebanho brasileiro, com 59 milhões de cabeças.

Quanto à infra-estrutura, DINIZ (1995, p. 6) faz uma interessante afirmação:

Do ponto de vista regional, no entanto, o sistema de transportes se destaca pela sua capacidade de ampliar o espaço econômico, ao viabilizar a incorporação da fronteira e ao condicionar o sentido dos fluxos e do desenvolvimento regional. Neste sentido, as decisões econômicas e políticas no que diz respeito à expansão e modernização do sistema viário serão decisivas em termos regionais no Brasil.

Ou seja, a infra-estrutura de transporte para DINIZ (1995), também é um fator de localização industrial relevante.

3.3 O PROEI - PROJETO TÉCNICO ECONÔMICO DOS EIXOS INDUSTRIAIS DO PARANÁ

Os estudos realizados pela Política de Desenvolvimento Urbano, PDU-PR, em 1974, possibilitaram ao Governo do Estado do Paraná definir os três eixos sobre os quais o IPARDES realizou o PROEI. Assim foram definidos os Eixos Leste – Curitiba-Paranaguá; Norte – Maringá-Londrina; e Oeste – Cascavel-Guaíra. Os estudos do PDU-PR concluíram que esses três Pólos Axiais seriam as três regiões do Estado onde deveriam se concentrar os esforços públicos para o incentivo ao Setor Secundário.

O estudo realizado pelo IPARDES tinha como finalidade definir, numa primeira etapa, os critérios de escolha, a metodologia e os custos virtuais de alternativas para dotar cidades com um equipamento urbano capaz de receber o impacto de um desenvolvimento da atividade industrial.

À época, o Governo do Estado adotou o incentivo ao Setor Secundário na região dos três Eixos Axiais, como uma atitude de Política Econômica. Sem objetivar tolher as atitudes individuais de cada município, no sentido de criar as condições necessárias para proporcionar o desenvolvimento do Setor Secundário, o Estado resolveu dar condições estimulantes nas áreas eleitas (PROEI, 1974) .

Neste sentido, o PROEI (1974, p. 16) tinha como objetivos a “ Definição, dentro dos eixos fixados, de alternativas de áreas a serem destinadas à industrialização: determinação de tendências vocacionais de cada eixo; caracterização econômica regional; dimensionamento aproximado e custos de implantação.”

Segundo o PROEI (1974, p. 19), a orientação desse estudo se deu da seguinte forma:

- 1) Caracterizar economicamente as regiões que contêm os eixos definindo-lhe uma linha vocacional;
- 2) Quantificar de forma aproximada o custo social de sua implantação, através da determinação de um excedente populacional relacionado com área destinada à sua absorção na atividade industrial;
- 3) Definir em cada um dos eixos, alternativas de áreas propícias à localização industrial caracterizando-as em seus aspectos de equipamento urbano e de suas estruturas de relacionamento espacial, de forma a possibilitar um mais fácil desenvolvimento da etapa seguinte do trabalho.

Obedecendo ao escopo deste trabalho, o que mais interessa no PROEI são as conclusões a que o estudo chegou sobre o Eixo Cascavel-Guaíra, que era o único eixo considerado pelo estudo na Região Oeste do Paraná. O Eixo Cascavel-Foz do Iguaçu não foi considerado no estudo, conforme comentado anteriormente.

O Eixo Cascavel-Guaíra, também chamado de Região Polarizada Oeste, foi assim caracterizado pelo PROEI (1974, p. 22):

Área de incipiente desenvolvimento industrial, mas que já deu condições a indústrias de grande porte, porém basicamente orientadas para matéria-prima (madeira, carne e soja) e que permite o estabelecimento de indústrias de médio e pequeno porte, em princípio, orientadas para o mercado local e regional, e que possam utilizar tecnologia não muito avançada. Isso seria coerente com o baixo nível de formação de mão-de-obra e com uma certa saturação do setor primário em continuar absorvendo os excedentes disponíveis para o trabalho, quer em consequência de um crescimento vegetativo, quer em função da imigração.

Quanto aos elementos vocacionais, o PROEI concluiu que o Eixo Cascavel-Guaíra era, dentre os três, o que apresentava as mais fracas condições para o desenvolvimento industrial. Mesmo assim, reconheceu uma forte tendência industrial nos Municípios de Cascavel e Toledo. Novamente afirmou que, em princípio, a Região comportaria apenas indústrias que não exigissem alto nível técnico de formação de mão-de-obra.

Quanto ao aspecto sócio econômico, o PROEI (1974, p. 53) afirmou:

...parece conveniente para a região, a existência de indústrias que possibilitem a absorção de grande quantidade de mão-de-obra não qualificada. A redução da disponibilidade para incorporação de novas áreas à agricultura e o aumento da produtividade, certamente gerarão até 1980, um excedente de mão-de-obra a ser absorvida por atividades do Setor Secundário. É possível que a construção de ITAIPU, minore o problema temporariamente.

O PROEI hierarquizou os 10 principais municípios da Região Oeste do Paraná, considerando-os sob quatro aspectos, também chamado de fatores. Esses fatores são: Qualidade Funcional, Potencial de Riqueza, Estrutura Rural e Estágio dos Setores Secundário e Terciário. O fato que chama mais a atenção, ao observar o QUADRO 3.3.1, é que o primeiro lugar não é ocupado por nenhum município duas ou mais vezes. Além disso, existia grande discrepância no comportamento de alguns municípios. Um exemplo disso era Cascavel: no Fator I – Qualidade Funcional, Cascavel foi o primeiro colocado; no Fator IV – Estrutura Rural, Cascavel foi o décimo colocado. Os municípios com melhor desempenho, no conjunto, foram Foz do Iguaçu, Toledo e Cascavel.

Em resumo, o PROEI (1974) caracterizou a Região Oeste do Paraná como contendo o Eixo menos coeso, basicamente, por consequência de uma menor ação executiva

do Estado no sentido de criação de infra-estrutura, inter e intra-estrutura. A Região possuía, à época, baixas condições de comunicações e de acessibilidade. O estudo apontou, ainda, a necessidade do Estado dotar a Região de infra-estrutura básica de transporte, comunicações e energia. Apontou um intenso relacionamento existente entre Cascavel e Toledo e destacou a necessidade de integrar Guaíra à Região, através de uma melhor ligação rodoviária com Toledo e Cascavel e a necessidade de ligar esta, também, a Umuarama e ao Norte do Estado.

QUADRO 3.3.1 HIERARQUIZAÇÃO DOS MUNICÍPIOS – ENTORNO AXIAL 3

Hierarquização	FATOR I QUALIDADE FUNCIONAL	FATOR II POTENCIAL DE RIQUEZA	FATOR IV ESTRUTURA RURAL	FATOR V ESTÁGIO DOS SETORES SEC. E TERCIÁRIO
1	Cascavel	Foz do Iguaçu	Assis Chateubr.	Toledo
2	Toledo	Toledo	Guaíra	Cascavel
3	Foz do Iguaçu	Cascavel	Matelândia	Foz do Iguaçu
4	Mal Cdo Rondon	Guaíra	Mal Cdo Rondon	Medianeira
5	Guaíra	Mal Cdo Rondon	S. M. do Iguaçu	Guaíra
6	Assis Chateubr.	Medianeira	Medianeira	Mal Cdo Rondon
7	Medianeira	Matelândia	Toledo	Céu Azul
8	Matelândia	Assis Chateubr.	Céu Azul	S. M. do Iguaçu
9	S. M. do Iguaçu	Céu Azul	Foz do Iguaçu	Assis Chateubr.
10	Céu Azul	S. M. do Iguaçu	Cascavel	Matelândia

Fonte: PROEI (1974, p. 64).

Embora o Eixo Cascavel-Foz do Iguaçu não tenha sido citado pelo PROEI, observando o QUADRO 3.3.1, conclui-se que Foz do Iguaçu tinha, à época, um potencial maior do que Guaíra nos principais indicadores, especialmente naqueles com características urbanas. Assim, Foz do Iguaçu estava à frente de Guaíra nos fatores Qualidade Funcional, Potencial de Riqueza e Estágio dos Setores Secundário e Terciário. A escolha do Eixo Cascavel-Guaíra, por parte do IPARDES, pode ser explicada pela integração existente entre Cascavel e Toledo e pelo potencial do setor agropecuário ao longo e ao entorno do Eixo. Outro fator pode ser a ligação com a Região Centro-Oeste do País, outra região com um forte potencial para o agronegócio, já perceptível na década de 1970. Esta tendência foi confirmada nas últimas três décadas.

3.4 A TESE DE CARLOS AMÉRICO PACHECO

Dentro do trabalho de Carlos Américo Pacheco, com toda sua riqueza de detalhes, destacam-se algumas discussões que ajudam no entendimento das questões que explicam o desenvolvimento da Região Oeste do Paraná e permeiam a discussão sobre a dinâmica econômica dos Eixos A e B. Principalmente, o destaque dado por PACHECO (1998) para o papel do Estado na construção da infra-estrutura necessária, para atrair investimentos para determinadas regiões. Em primeiro lugar, trata-se do entendimento do autor (1998, p. 220) sobre a questão regional: “...entendo a questão regional como um desdobramento da problemática do desenvolvimento capitalista e da conformação de padrões de divisão do trabalho que se diferenciam espacialmente, com a subsequente diferenciação do espaço”.

No que se refere à construção do espaço nacional, PACHECO (1998, p. 226) afirma:

Na verdade, a **construção** do espaço econômico nacional só pode ser totalmente entendida no âmbito do processo de integração do mercado interno e da política econômica, lato sensu. As empresas, neste sentido, não se movem num vazio. Foi o Estado, especialmente no caso brasileiro, através do câmbio, do crédito, dos inúmeros incentivos e diferenciais tributários, além da infra-estrutura, que auxiliou a moldar as condições de desenvolvimento regional recente.

Em segundo lugar, trata-se da discussão envolvendo a possível reversão da polarização, contestada, essencialmente, por Carlos Roberto Azzoni, no que se refere à indústria paulista. Sobre essa discussão, PACHECO (1998), embora reconheça que há críticas ao trabalho de AZZONI, concorda em dois aspectos: em primeiro lugar, diz que não há polarização reversa, isto porque não há novos pólos autônomos em condições de imprimir uma nova dinâmica locacional para a indústria brasileira. Em segundo lugar, com base nos marcos das economias de aglomeração, não há justificativa capaz de explicar a desconcentração econômica das últimas décadas. Isso porque a perda da Região Metropolitana de São Paulo seria compensada pelo ganho do seu interior, principalmente na área limítrofe à Região Metropolitana.

Complementando a idéia, PACHECO (1998, p. 224) diz: “... afirmo que há desconcentração, mas não reversão da polarização porque fundamentalmente não existem alternativas de polarização externas a São Paulo.” O que PACHECO (1998) pode estar querendo dizer, é que o que há é um espraiamento e não uma reversão da polarização.

3.5 INFERÊNCIAS PARA A REGIÃO OESTE DO PARANÁ

A Região Oeste do Paraná não é um espaço econômico onde há o predomínio de apenas um pólo. Em primeiro lugar, existem dois pólos regionais - Cascavel e Foz do Iguaçu. Esses pólos têm características muito distintas, embora ambos sejam, essencialmente, dois grandes centros de serviços da Região. Foz do Iguaçu com o predomínio da atividade turística e Cascavel com a especialização em serviços médicos, educação, órgãos públicos e comércio.

O estudo do IPEA (2000, p. 109) sobre Redes urbanas regionais comenta a situação do conjunto de municípios da Região e afirma que:

Esse conjunto de centros distribui-se no território da região, tendo Cascavel como pólo regional, estrategicamente situado no acesso a fronteiras internacionais. Esse pólo destaca-se pelo desempenho de funções de alta e média complexidade para o atendimento das demandas regionais.

No que se refere a Foz do Iguaçu, o IPEA (2000, p. 109) afirma:

Diferentemente, Foz do Iguaçu peculiariza-se como pólo turístico – devido à existência do Parque Nacional do Iguaçu, das Cataratas e Itaipu – e centro comercial da fronteira. Como aglomeração internacional, Foz do Iguaçu divide com Ciudad del Este e Puerto Iguazu o desempenho de funções que ora se complementam, ora concorrem, em um movimento de oportunidades regido pela política econômica e institucional de cada um dos países. Em determinadas conjunturas, essa aglomeração movimenta recursos que a aproxima dos grandes centros fronteiriços comerciais internacionais. Foz do Iguaçu, mais que um pólo

regional, é um centro importante na rede urbana paranaense e cumpre papel de destaque dentre os centros nacionais.

Quanto à Guaíra, extremo Oeste do Eixo A, município com pequena integração ao conjunto da dinâmica regional e que perdeu a condição de pólo, mas que não perdeu sua condição de município estratégico dentro da rede urbana regional, o IPEA (2000, p.109) afirma:

Guaíra, localizada no extremo norte do lago de Itaipu, pode vir a fortalecer-se com a ponte sobre o rio Paraná, ligando esse estado ao Mato Grosso do Sul e Paraguai, o que intensificará os fluxos de exportação da produção agrícola em direção ao Porto de Paranaguá.

Quanto aos demais centros urbanos regionais, o IPEA (2000, p.110) diz: “Os demais centros, embora com restrita abrangência de sua polarização, reforçam-se por compor uma aglomeração regida pela dinâmica do desenvolvimento agroindustrial.”

O estudo do IPEA (2000, p. 110) definiu assim parte da dinâmica econômica do conjunto da economia da Região Oeste do Paraná:

Juntamente com a agricultura, a região especializou-se na produção de aves e suínos, e também de leite, com alto nível tecnológico e forte integração agroindustrial, mediante o regime de cooperativas. Industrialmente, é uma das regiões que apresentam maior grau de concentração de atividades na agroindústria (64%) e, dentro dessa, na produção de alimentos.”

A indústria presente na Região tem características diferenciadas. Em Foz do Iguaçu está diretamente ligada à existência da Usina Hidrelétrica de Itaipu. Como sua produção e distribuição de energia elétrica é considerada no PIB industrial da cidade, coloca Foz do Iguaçu numa situação privilegiada como cidade industrial da Região, em nível quantitativo. Cascavel tem sua indústria mais diversificada, porém vinculada a dois aspectos básicos: por um lado, constituída por pequenas indústrias voltadas ao atendimento de necessidades essencialmente regionais; por outro lado, tem parte de sua indústria baseada no trinômio (madeira, carne/leite e soja). Aliás, característica da maior parte da indústria regional.

Esta parte da indústria, voltada para o trinômio (madeira, carne/leite e soja), está espalhada pela Região, concentrando-se, principalmente, nos Municípios de Cascavel, Medianeira, Céu Azul, Matelândia, Toledo, Palotina, Itaipulândia, Marechal Cândido Rondon e Cafelândia. É fruto da modernização tecnológica da agricultura, imprimida a partir da década de 1960, da expansão do setor urbano industrial na Região Sudeste do País e das políticas de incentivos à exportação e ao crédito rural. A observação relevante que cabe é que, à medida que o tempo passa, parece cair a importância da madeira na indústria regional e elevar-se a importância da soja e, principalmente, da carne, do leite e seus derivados.

Desta forma, não se consegue distinguir, na Região Oeste do Paraná, nenhum movimento no sentido de polarização da indústria, que existe, embora de forma incipiente. Não se consegue identificar um Município onde se concentre a indústria regional. Toledo, com uma Unidade Industrial da FRIGOBRAS-SADIA, e Cascavel, com todo o parque industrial da COOPAVEL-Cooperativa Agropecuária Cascavel-Ltda, são as cidades com os maiores complexos agroindustriais da Região, todavia não chegam a ser pólos

industriais. Principalmente pelo fato da atividade industrial, existente na Região, possuir duas características básicas: por um lado, é dependente, essencialmente, de matérias-primas produzidas pelo setor primário - pecuária e agricultura; por outro lado, é intensiva em mão-de-obra com um baixo grau de especialização. Assim, o segmento industrial mais significativo da Região, constituído pela agroindústria, está espalhado por boa parte do espaço regional, com apenas uma característica que não pode ser esquecida: o fato desta indústria estar concentrada ao longo dos Eixos A (Cascavel-Toledo-Guaíra) e B (Cascavel-Foz do Iguaçu), à exceção de Cafelândia, Marechal Cândido Rondo e Itaipulândia.

Dada a história da Região Oeste do Paraná e a sua dinâmica econômica, fica claro que aqui, tal qual no restante do território brasileiro, conforme afirma PACHECO (1998), foi o Estado o responsável pelo formato da atividade econômica regional. Para PACHECO (1998, p. 227):

Foi a natureza da inserção internacional do país, através de produtos manufaturados padronizados (*commodities*) na sua maioria ligados ao processamento de recursos naturais, que determinou o perfil dos poucos investimentos desses últimos quinze anos, parte dos quais responde à maturação das metas do II PND. Mesmo com um investimento agregado baixo, esse tipo de aumento de capacidade produtiva acabaria por resultar em continuidade da desconcentração.

Novamente esta constatação do autor, para o conjunto do País, serve para explicar o que aconteceu na Região Oeste do Paraná. A maioria dos investimentos significativos ocorridos na Região, especialmente no setor industrial, estão vinculados à agroindústria e foram beneficiados pela política governamental, estando ligados, também, às cooperativas agropecuárias.

A construção da Usina Hidrelétrica de Itaipu e a posterior indenização dos municípios vizinhos ao lago, por conta de sua perda de receita, em virtude da formação do lago, acabou criando na Região, o que se conhece como “ilha” de prosperidade. Esta é formada pelos chamados municípios “lindeiros”. Mais uma vez, a ação do Estado ajudou a moldar o perfil de uma parte isolada do território nacional.

Não se pode esquecer que a prosperidade, gerada pela Usina Hidrelétrica de Itaipu, surgiu de uma demanda de energia da área mais industrializada do País, incluindo, essencialmente, nesta área, a Região Metropolitana de São Paulo, para onde são enviadas grande parte da energia elétrica produzida por Itaipu, dentro da Região Oeste do Paraná.

Ao se referir à Região Sul do País, PACHECO (1998, p. 234) afirma:

Na região Sul, a grande expansão da agricultura fez-se através do cultivo de grãos, que responde por cerca de 2/3 do valor da produção de lavouras, concentrada sobretudo em soja e trigo, no Paraná e no Rio Grande do Sul, milho nos três estados e arroz no Rio Grande do Sul. A integração com o complexo de carnes representa outra particularidade da pauta da produção da região, que detém cerca de 1/3 dos efetivos nacionais de aves e suínos. Afora esses produtos principais, aparecem com importância alguns cultivos regionais específicos: fumo no Rio Grande do Sul e em Santa Catarina, maçã neste último estado; bem como algodão, cana-de-açúcar e feijão no Paraná.

É esta característica da expansão da agricultura da Região Sul, apontada por PACHECO (1998), que se encontra também na Região Oeste do Paraná e é a grande responsável por parte da dinâmica econômica de toda a Região.

Quanto ao estudo de DINIZ (1995), no que se refere ao papel da infraestrutura, especialmente a de transporte, pode se fazer a seguinte inferência. As duas principais ligações da Região Oeste do Paraná com o polígono dinâmico do País são através da BR 277, que liga Foz do Iguaçu a Curitiba e através da BR 369, que liga Cascavel a Maringá, ao restante da Região Norte do Estado e a São Paulo. A BR 277, no trecho entre Foz do Iguaçu e Cascavel constitui-se num dos dois eixos mais dinâmicos da Região Oeste. Embora faça a ligação do Nordeste da Argentina e do Paraguai, desde Assunção, até o Porto de Paranaguá, faz parte de uma infra-estrutura de transportes em transformação, conforme prevê o Plano Plurianual, para 2000/3. A duplicação da BR 277 está se transformando numa realidade. Todavia o Terminal Intermodal de Santa Terezinha de Itaipu, o acesso ferroviário a este Terminal e a construção do trecho ferroviário entre Cascavel e Foz do Iguaçu, incentivados pelo Governo do Estado, não encontram ressonância no meio empresarial.

A BR 467, que liga Cascavel a Guaíra e às regiões Centro-Oeste e Norte do País, também está presente na política do Governo Federal, no sentido de criação ou aumento de infra-estrutura de transportes, principalmente, após a conclusão da ponte rodoviária sobre o rio Paraná, ligando Guaíra, no Paraná, a Mundo Novo, no Mato Grosso do Sul. É esperada para 2002 a duplicação do trecho rodoviário entre Cascavel e Toledo e ganha, cada vez mais, apoio do empresariado e das forças políticas a implantação da ferrovia entre Cascavel e Guaíra. Atrasos poderão ocorrer, pois as atenções do Governo Federal, principalmente num momento de escassez de recursos para investimentos, voltam-se para dotar as regiões Centro-Oeste e Norte de ligações com os grandes centros consumidores do País e ao mercado externo, principalmente Ásia, Europa e Estados Unidos.

Portanto a duplicação do trecho da BR 277, entre Cascavel e Foz do Iguaçu, num trecho de aproximadamente 140 quilômetros – obra em andamento - e a construção dos trechos ferroviários, ligando Cascavel a Foz do Iguaçu e a Guaíra, serão frutos de um esforço regional e do próprio Governo do Estado do Paraná, embora previstos no Plano Plurianual 2000/3. São fundamentais para preparar a Região para um momento de intensa competitividade com as novas fronteiras agrícolas que se abrem no cerrado nordestino e nas regiões Centro-Oeste e Norte. Uma infra-estrutura de transportes completa e a proximidade ao polígono poderão ser fatores futuros de localização industrial, principalmente de agroindústrias, que poderão fazer a diferença entre a estagnação e a manutenção do crescimento e do dinamismo econômico regional. Como a agropecuária e a agroindústria são os setores mais dinâmicos da economia regional e que dão sustentação às outras atividades industriais, de serviços e ao comércio, esses requisitos serão um dos diferenciais entre ser ou não uma região competitiva, num espaço curto de tempo.

Para melhorar a infra-estrutura de transportes da Região e torná-la ainda mais competitiva, essencialmente no que tange ao seu agronegócio, faz-se necessária a duplicação da BR 369, entre Cascavel e Maringá. A duplicação do trecho entre Maringá e Campo Mourão, obra em andamento, é o primeiro passo. Todavia o ideal seria a duplicação, também, do trecho entre Campo Mourão e Cascavel. A extensão da ferrovia, ligando Cascavel a Guaíra e Cascavel a Foz do Iguaçu, trechos que coincidem com os Eixos A e B, também serão decisivos, para melhorar a infra-estrutura de transportes da Região Oeste do Paraná.