

O rio cria
oportunidades



As águas acalmadas não diminuaram a força criativa do rio. Pelo contrário, trouxeram novas histórias. Mesmo represadas, elas fazem toda a diferença por onde passam e poderiam assinar a coautoria das atividades culturais e econômicas que se desdobram pelas suas margens.

Além da movimentação de pás que produzem energia elétrica para o país, a abundância de água apoia a pesca, a piscicultura, a criação de bovinos e suínos, o cultivo de cana-de-açúcar, milho, a indústria da madeira, a produção de celulose e muito mais. Quem escolher subir

ou descer a extensão do rio pelas estradas sul-mato-grossenses verá gado bovino durante a maior parte do caminho. A pecuária é a marca orgulhosa do estado, que se posiciona na região Centro-Oeste do país. Atravessar as pontes do rio Paraná entre São Paulo e Mato Grosso do Sul – seja lá no marco zero do rio, entre Santa Fé do Sul (SP) e Aparecida do Taboado (MS), ou mais abaixo, entre Presidente Epitácio (SP) e Bataguassu (MS) – implica trocar aquele boné qualquer pelo orgulhoso chapéu de couro dos vaqueiros.

Criar cultura, seja ela o cultivo da terra ou das tradições, exige paciência e cumplicidade com a passagem do tempo. A pecuária e o café ditaram os rumos da exploração do oeste brasileiro, que até o início do século 19 era de um sertão quase sem gente, exceto pelos remanescentes indígenas que resistiram à colonização.

Hoje, Mato Grosso do Sul abriga os maiores frigoríficos do país e abate uma média de 280 mil cabeças de gado por mês, segundo a Associação de Matadouros, Frigoríficos e Distribuidores de Carne do Estado. Parte desse quadro foi iniciado no século 19, quando a expansão cafeeira no oeste paulista empurrou os pecuaristas paulistas para a margem sul-mato-grossense do rio Paraná.

A ponte que une Presidente Epitácio (SP) a Bataguassu (MS) tem 2.550 m de extensão (págs. anteriores)

A criação de gado e o processamento da carne tornou-se um dos principais motores da economia no entorno de Três Lagoas (MS)





Lado a lado, as pontes rodoviária e ferroviária sobre o Paraná ligam a cidade de Três Lagoas (MS) a Castilho (SP)

O “empurrão” obrigou o rio a unir fronteiras. Abriam-se estradas boiadeiras, por onde o gado seguia para engorda nas invernadas mineiras ou paulistas, onde também era comercializado. Para atravessar o rio Paraná e o Paranaíba (para Minas Gerais), pediam-se balsas. Foi aí que o rio Paraná ganhou os primeiros portos, ao redor dos quais nasceram as primeiras cidades da região.

Entre elas, pode-se destacar a cidade de Três Lagoas (MS), que tem esse nome em homenagem a três grandes lagoas presentes na região e que continuam existindo em meio ao rápido crescimento da cidade, também cercada de rios e córregos. A cidade foi criada em 1915, apenas alguns anos depois da ferrovia Noroeste do Brasil passar por ali para ligar Bauru (SP) a Corumbá (MS), com uma ponte sobre o rio Paraná.

A ferrovia tornou a cidade atrativa para a economia, mas não só. Pelo menos duas vezes na história, a estrada de ferro trouxe episódios de conflitos militares mais contundentes e causou turbulência nas águas tranquilas de Três Lagoas. Um deles foi a passagem da Coluna Prestes pela cidade, nos anos 1920.

O movimento dos insatisfeitos com o governo da República Velha reuniu 1.500 soldados rebeldes pelo interior brasileiro entre 1925 e 1927. Entre suas bandeiras estavam o combate à desigualdade social e o acesso ao ensino público.

Eles estavam em Bauru quando souberam que tropas governistas aguardavam em Três Lagoas. Pegaram o trem e foram ao seu encontro. Segundo o livro “A Coluna Prestes”, de Neil Macaulay, “o encontro em Três Lagoas deixou um terço do batalhão dos revoltos morto, ferido, aprisionado ou desaparecido. Talvez tenha sido, também, a batalha decisiva da revolução”. A cidade ainda voltaria a ser palco da luta armada em um dos conflitos de outra revolta, a Constitucionalista de 1932.

Hoje, no entanto, os episódios de batalha nem de longe marcam quem visita a cidade – terceira mais populosa do estado, com 113 mil habitantes, de acordo com o Censo de 2015. Ela mistura a tranquilidade das águas e da natureza conservada – mantendo resguardadas as Áreas de Preservação Permanente nas margens do rio Paraná – com o movimento de trens, caminhões e barcos que impulsionam a quarta maior economia do estado.



Carretas aguardam para descarregar soja na fábrica de biodiesel de Três Lagoas (MS), às margens do Paraná

COMBUSTÍVEL QUE ATRAVESSA O RIO

Um trajeto semelhante ao da ferrovia que cortou o Mato Grosso do Sul foi aberto no final do século pelo gasoduto Bolívia-Brasil, que desde 1999 transporta gás natural por uma tubulação subterrânea de mais de 3 mil quilômetros, partindo de Santa Cruz de La Sierra (Bolívia) até Canoas, no Rio Grande do Sul. O caminho atravessa o Mato Grosso do Sul passando por Corumbá e Três Lagoas (onde fica uma das estações de entrega do combustível) para depois seguir pelo interior de São Paulo, antes de descer para o sul do país.

Além da pecuária, principal motor econômico da cidade, outras indústrias têm se destacado, como a da produção de celulose, papel, papelão e outros. A cidade abriga duas grandes fábricas de produção de celulose de eucalipto, que movimentam a cadeia mundial nesse segmento industrial.

O eucalipto, que exige áreas com abundância de recursos hídricos, marca presença no Mato Grosso do Sul. As culturas da soja e do milho passam a ganhar força para dominar as paisagens ao longo da margem paranaense do rio. São insumos importantes para a alimentação de bois, vacas, porcos e frangos, gerando um ciclo virtuoso na economia regional. Menos visíveis na estrada, mas presentes na balança comercial do país, os setores suíno e aviário colocam

o estado do Paraná na liderança da produção e exportação de carne de frango e em segundo lugar na produção suína (liderada por Santa Catarina). Quase metade da produção suína do estado se concentra em Toledo. A região, que inclui municípios como Cascavel, tem uma economia rural diversificada, com atividades como a piscicultura e a produção de leite de vaca.

MUITA CANA-DE-AÇÚCAR

Ainda na margem paulista do rio, a cana-de-açúcar domina a produção de diversas formas de energia: açúcar (o alimento funciona como combustível para o corpo humano), etanol (para veículos) e eletricidade (através da queima do bagaço e de outros resíduos orgânicos do processamento de cana para produção de energia elétrica).

A prática do corte manual e da queima prévia da plantação para facilitar o manuseio era problemática em razão de questões sociais e ambientais, como a poluição gerada pela queima durante a colheita. Contudo, ao longo da última década, o debate evoluiu e compromissos do setor com o governo permitiram que essa realidade mudasse radicalmente. Hoje, 98% da área de cana no estado de São Paulo já usa colheita mecanizada, dispensando a queima, segundo dados da União da Indústria de Cana-de-Açúcar.

Na margem paulista do rio, é intensa a produção de cana-de-açúcar. Ela é praticamente toda mecanizada, o que elimina a queima necessária para o corte manual

