



VALE DO RIBEIRA: EXPLORANDO OPORTUNIDADES GLOBAIS DE EXPORTAÇÃO E DESENVOLVIMENTO

Valmir de Jesus Almenara* - valmir.almenara@athonedu.com.br

Resumo: Este artigo tem por objetivo analisar o potencial de desenvolvimento humano no Vale do Ribeira e sua relação com as oportunidades globais de exportação, identificando produtos com maior potencial de exportação e seus mercados alvos. A análise se faz dentro de alternativas sustentáveis, propondo alternativas exequíveis para essa necessária transformação.

Palavras-Chaves: Exportação sustentável; Potencial de exportação, Transformação sustentável; Vale do Ribeira.

Abstract: This article aims to analyze the potential for human development in the Vale do Ribeira and its relationship with global export opportunities, identifying products with high export potential and their target markets. The analysis is conducted within sustainable alternatives, comparing it with regions of similar characteristics in the Brazilian context, and proposing feasible alternatives for this necessary transformation.

Keywords: Sustainable Exportation; Internationalization; Export Potential; Sustainable Transformation; Vale do Ribeira.

1. Introdução.

O Vale do Ribeira é Patrimônio Natural da Humanidade, pela UNESCO (Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura, é uma das áreas mais biodiversas do globo. A região é composta por 30 municípios nos estados de São Paulo e Paraná, região sudeste do Brasil, com área total de 28.306 Km².

Em São Paulo é formada pelos municípios de Iguape, Cananéia, Ilha Comprida, Registro, Cajati, Pariqueira-Açu, Sete Barras, Eldorado, Jacupiranga, Barra do Turvo, Miracatu, Juquiá, Pedro de Toledo e Itariri, um total de 14 localidades.

No Paraná os municípios são Adrianópolis, Antonina, Bocaiúva do Sul, Cerro Azul, Doutor Ulysses, Guamiranga, Itaperuçu, Ivaí, Jaguariaíva, Lapa, Mandirituba, Matinhos, Morretes, Paranaguá, Piraí do Sul e Tunas do Paraná, um total de 16 municípios (Machicao et al., [s.d.]

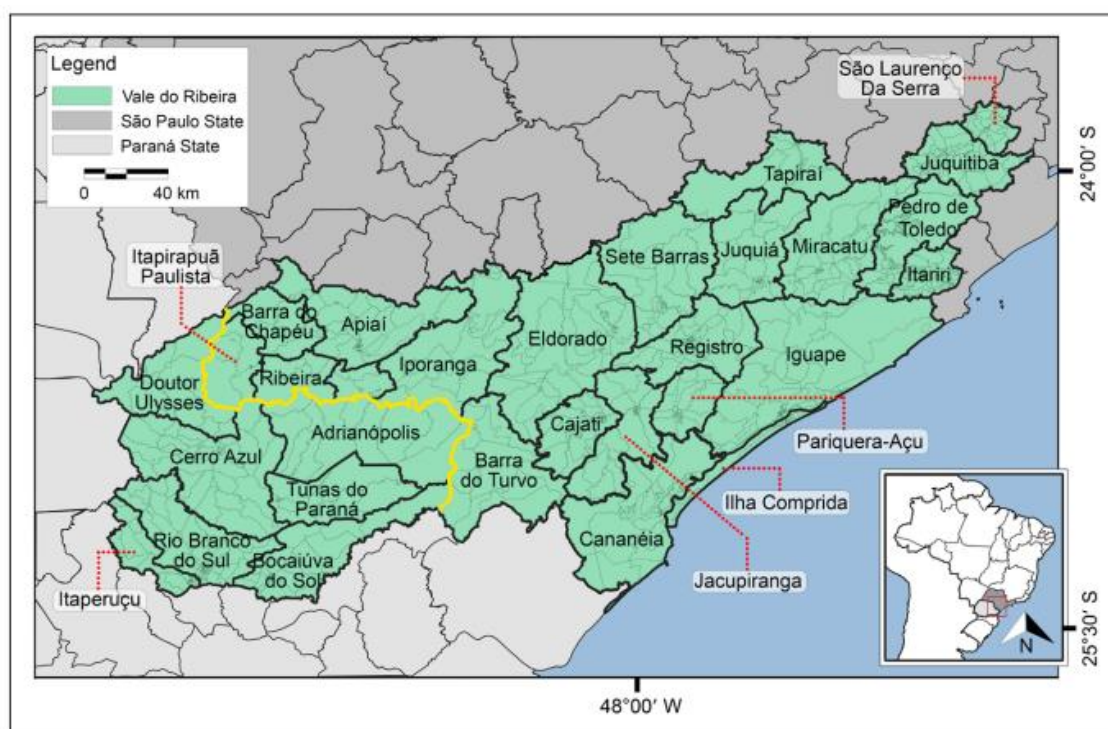


Figura 1 - Mapa do Vale do Ribeira. Fonte: IBGE – Mapas - <https://portaldemapas.ibge.gov.br/portal.php#homepage>

A região se caracteriza pela vocação agrícola e por reduzido número de trabalhadores formalizados, com a imensa maioria da força de trabalho, constituída por jovens ou adultos em atividades rurais na economia informal, verifica-se um quadro de baixa remuneração, muito abaixo das médias salariais das Regiões Administrativas do Estado de São Paulo. Digna de nota a questão geográfica, com distâncias aproximadas de aproximadamente 200 quilômetros das capitais de São Paulo e Paraná, e 2.500 quilômetros aproximadamente do Mercosul, tem como principal via de escoamento a Rodovia Régis Bittencourt (BR116) que liga São Paulo a Curitiba. A maior produção é agrícola com destaque para a banana, ocorrendo também milho, abóbora, chá e arroz, e com uma crescente e bem-sucedida produção de palmito, através de propriedades sustentáveis. (França, [s.d.]

Importante o registro histórico de que o Porto de Iguape foi centro comercial no Brasil colonial e imperial, sendo um importante ponto de exportação de produtos agrícolas, e de

importação de produtos manufaturados, no ano de 1798 foi o porto brasileiro que movimentou maior volume de mercadorias, com especial destaque para o arroz (maior produto agrícola da região do vale do Ribeira a época), suplantando em muito o volume dos demais portos brasileiros, nas primeiras décadas do século XIX o município de Iguape rivalizava com o Rio de Janeiro, em importância portuária e em vida social e cultural, possuía um consulado francês, muitas famílias ricas habitavam o local, que tinham a seu dispor espetáculos europeus de arte (Valentim, 2003).

No século XVI desenvolveu-se no Vale do Ribeira a indústria de construção naval, principalmente na cidade de Cananéia, com inúmeros estaleiros, o apogeu deste ciclo econômico ocorreu em 1734, e declinando no século XVIII (Braga e Doutor, 1999)

A perda de importância do Porto de Iguape, e consequentemente da economia do Vale do Ribeira em relação as demais regiões do país, se deve a uma “melhoria” que foi implantada, a chegada de mercadoria pela via fluvial de todo o vale com o porto se dava pelo Rio Ribeira de Iguape através do porto fluvial da Ribeira, entre este e o porto de Iguape havia uma separação de 3 km, a qual era suprida por movimentação através de dois possíveis meios, pela via terrestre por meio de carroças, ou por canoas até a foz do rio, em percurso de algumas dezenas de quilômetros até o Porto de Iguape, para melhorar esta logística iniciou-se em 1827 a abertura de um canal, que foi concluída em 1852 (Valentim, 2003).

O canal que tinha inicialmente 4 metros de largura, que possibilitava a passagem de uma canoa por vez, viu sua extensão e calado aumentarem muito, pela força da natureza, em 50 anos atingiu largura de 200 metros e mais uns poucos anos já estava com largura de 300 metros, passando a ser denominado Canal do Valo Grande é considerado um dos maiores desastres ambientais já ocorrido no Brasil, a erosão carregou barrancos, destruiu áreas urbanizadas e agrícolas, alterou a dinâmica fluviomarinha e assoreou completamente o Porto de Iguape, provocando a decadência da região. Medidas posteriores para reverter o problema foram inadequadas, ou infrutíferas, sendo que a mais recente deles, que foi a construção de uma barragem com vertedouro e comportas para controle de vazão e eclusa para navegação, teve a obra civil concluída em 1993, mas as instalações hidráulicas jamais foram terminadas A configuração atual mostra um depósito muito grande de sedimentos carregados pelo Rio Ribeira, e de erosão das margens do Valo Grande, se depositando no mar pequeno, formando bancos arenosos, ademais ocorreu enorme desequilíbrio ecológico em todo a região do Complexo Estuarino Lagunar de Cananeia- Iguape, o “Lagamar” (Souza, De e Oliveira, De, 2017)

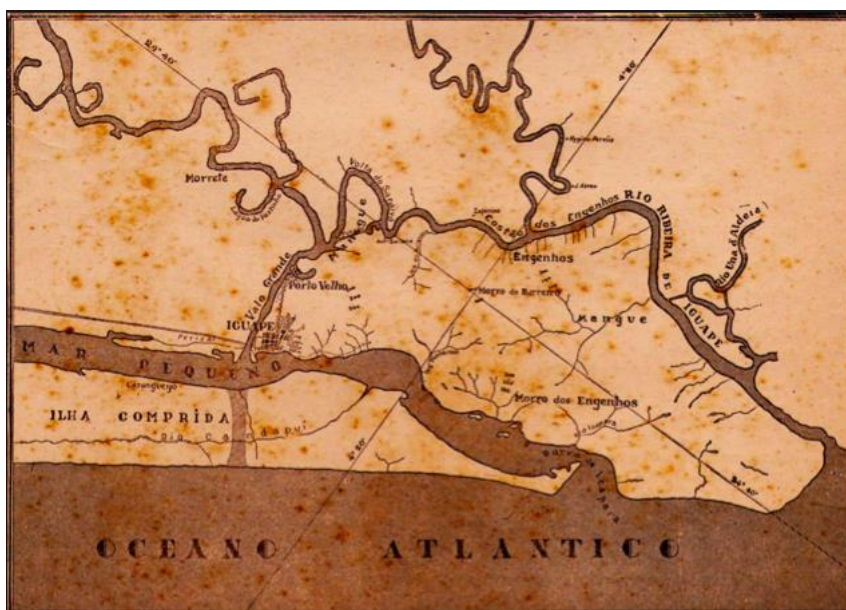


Figura 2-Projeto Original de Abertura do Valo Grande. Fonte: adaptado de SSRH/DAEE (2011, p06); Desenho de Sud Mennuci (1930)

Presentemente não hesite atividade comercial de exportação no Porto de Iguape.



Figura 3- O Valo Grande divide a cidade de Iguape em duas partes. Fonte: <http://my.opera.com/perfeito/albums/showpic.dml?abum=918841&picture=12574158>

Em 1798 o Porto de Iguape exportou 10.000 alqueires (5.000 sacas) de arroz em 1836 o mesmo porto exportou 60.000 alqueires (30.000 sacas) de arroz, época em que a região concentrava 100

dos 109 engenhos de beneficiamento de arroz existentes na Província de São Paulo, tal atividade era viabilizada pelo uso intensivo de mão de obra escrava, e não ocorreu a fixação de imigrantes na região, no ciclo imediatamente posterior ao fim da escravatura, que foi fator importante para o declínio deste ciclo (Braga e Doutor, 1999).

A região do Vale do Ribeira foi pioneira em receber colonização estrangeira, a partir de 1861 por italianos e a partir de 1862 por ingleses, alemães, poloneses e russos, sendo que somente o primeiro teve maior número de famílias, todos rapidamente desertaram para núcleos cafeicultores. Um fato interessante é que entre 1865 e 1879 ocorreu na região a imigração de Norte-Americanos confederados, derrotados, oriundos da Guerra da Secessão, os quais após curto espaço de tempo retornaram aos Estados Unidos, ou se transferiram para a Região de Campinas, na região que presentemente é a cidade de Americana. A experiência de colonização somente alcançou relativo sucesso com a vinda de Japoneses, em momento posterior (Braga e Doutor, 1999)

Em 1907 o assoreamento do porto provocado pelo canal do valo grande inviabilizou a entrada de navios de maior porte.

Uma alternativa que viabilizada foi a construção da ferrovia Santo-Iguape, que ocorreu entre 1899 e 1901 pela Estrada de Ferro Sorocabana, com extensão de 196 Km, e foi importante via para o desenvolvimento econômico do Vale do Ribeira, transportando produtos agrícolas, a ferrovia foi desativada em 1996, digna de nota também a construção complementar de estradas vicinais, como a Registro a Juquiá em 1914 e em 1930 a de Juquiá a Tapiraí (Souza, 2009)

O encerramento do primeiro ciclo de desenvolvimento econômico, deflagrado pelo desastre ecológico, se materializou pela queda da produção agrícola na região com o fim do ciclo do arroz, principal produto de exportação do local, e alterou substancialmente a pesca e demais condições de subsistência local (Prado et al., 2019)

A situação de estagnação econômica perdurou até a década de 1930, quando ocorreu floresceram as culturas do chá e banana por imigrantes japoneses, sendo até os dias atuais as preponderantes na dinâmica econômica da região, que ostenta o triste título de região pobre do Estado de São Paulo, condição que buscou ser mitigada pelo poder público com a criação da Superintendência do Desenvolvimento do Litoral Paulista (SUDELPA) em 1969, que foi extinta em 1989, sem alcançar seus objetivos (Braga e Doutor, 1999)

2. Papel da exportação nos ciclos econômicos paulistas.

A economia paulista, até meados do século passado, fundamentava-se em um paradigma fortemente dependente da exportação, denominado “complexo rural” assim descrito:

“A dinâmica do complexo rural era muito simples. Havia geralmente apenas um produto de valor comercial em todo o circuito produtivo: era o produto destinado ao mercado externo. Se seu preço estivesse ‘bom’, os recursos da fazenda (homens, animais de trabalho, terras) eram realocados de modo a incrementar a produção de exportação. Se o preço no mercado internacional caísse, esses recursos eram deslocados para atividades internas, destinadas basicamente à subsistência da força de trabalho e à reprodução das condições materiais da unidade produtiva. Em outras palavras: só havia o mercado externo, dado que as atividades que deveriam resultar na formação do mercado interno estavam internalizadas no âmbito do próprio complexo rural.”
(GRAZIANO DA SILVA, 1996,p.7)

“A dinâmica do complexo rural era muito simples. Havia geralmente apenas um produto de valor comercial em todo o circuito produtivo: era o produto destinado ao mercado externo. Se seu preço estivesse ‘bom’, os recursos da fazenda (homens, animais de trabalho, terras) eram realocados de modo a incrementar a produção de exportação. Se o preço no mercado internacional caísse, esses recursos eram deslocados para atividades internas, destinadas basicamente à subsistência da força de trabalho e à reprodução das condições materiais da unidade produtiva. Em outras palavras: só havia o mercado externo, dado que as atividades que deveriam resultar na formação do mercado interno estavam internalizadas no âmbito do próprio complexo rural.” (GRAZIANO DA SILVA, 1996,p.7)

3. Situação atual e perspectivas futuras para o vale do ribeira.

A produção local, cujo principal produto é a banana, pode e deve promover uma enorme transformação, através da industrialização do produto e venda ao mercado externo, os doces, pasta, sucos e cachaça da mesma são altamente demandados pelos mercados japonês e europeu para tanto é necessário que a sociedade local seja estimulada a iniciativas empresariais, com aporte de conhecimento administrativo, financeiro, técnico e principalmente de cultura exportadora, os benefícios serão enormes, e vão impactar positivamente com geração de empregos as populações locais, em especial a mão de obra feminina, outro fator necessário é o

direcionamento de recursos para capitalização destas empresas de forma a poderem concorrer (França, 2005)

Em iniciativa recente que envolveu o SEBRAE-SP e a empresa Garimpo de Soluções, com o apoio da Cooperativa de Desenvolvimento Intermunicipal do Vale do Ribeira e Litoral Sul (CODIVAR) e do Governo do Estado de São Paulo (através do Programa Vale do Futuro) foi produzido o “Plano Estratégico de Economia Criativa – DÁ GOSTO DE SER RIBEIRA. O trabalho abrangeu 22 municípios que compõem o Vale do Ribeira no Estado de São Paulo, dando voz a população e lideranças locais, detectando as oportunidades e gargalos, nas indústrias que advêm da criatividade humana, identificando singularidade regionais, e propondo ações para as realizações econômica, de satisfação pessoal de modo a contribuir para o desenvolvimento local.

A esta iniciativa se soma a existência de o Plano de Desenvolvimento Estratégico do Vale do Ribeira e Litoral Sul 2030, o Plano de Economia Criativa do Estado de São Paulo e outras iniciativas oficiais, que somadas dão corpo e consistência a um novo momento da região.

Se destaca o enorme potencial turístico da região, o artesanato local é bastante rico e variado, com forte influência africana ainda majoritária nos inúmeros quilombos existentes, artes em madeira, trançado, cerâmica são abundantes e ricas, com enorme potencial de agregação de valor.

Dentre os produtos de produção local o primeiro e de maior volume é a banana em suas variedades Nanica, Prata, Maça e Da terra, sendo que o principal produtor local responde por 20% da produção de bananas do país, em uma área de 690 hectares dos quais 470 de mata nativa preservada. O Brasil em volume de exportação ocupa posição modesta, com volume em 2018 de 61,4 mil toneladas, volume bastante modesto se comparado ao Equador que exportou no mesmo período 6.646,2 mil toneladas, em um mercado mundial com potencial de absorver quantidades bem maiores de nossa produção e diversidade de espécies.

Não menos importante a produção de palmito, que evoluiu da variedade “Jussara” que é nativa local, e obtida por extrativismo (atividade proibida), para a variedade pupunha, nativa do Peru e da Costa Rica, que se adaptou muito bem a região com estimativa de 40 a 45 milhões de pés na região, somos os maiores produtores mundiais, mas a um bom número de anos deixamos de ser os maiores exportadores, perdendo a posição respectivamente para Costa Rica e Equador, em um mercado mundial que se estima de US\$ 500 milhões, com enorme potencial de crescimento.

A seleção genética e técnica agrícola mais recente reservam enormes oportunidades a produção em escala de bananas e palmito.

A extensão de linha de subprodutos da banana e palmito propicia a possibilidade de fomento a cadeias secundárias com a exploração de resíduos, normalmente utilizados como ração animal e adubos, que podem ser transformados por exemplo em tijolos ecológicos, em um conceito de economia circular.

A produção local de laticínios de búfala é a maior da América Latina, com duzentos produtores na região.

A prevalência é de pequenas propriedades e de agricultura familiar, com grandes possibilidades para a cultura cooperativa e associativa, a serem mais bem exploradas. (Fonseca, Castañe e Peruchi, [s.d.])

4. Conclusões.

A exportação, base do desenvolvimento do Estado de São Paulo, e do país é identificada hoje como a grande oportunidade para alcemos a novos patamares, eliminando as imensas desigualdades existentes em nosso país.

O núcleo de Sorocaba do Programa de Qualificação para Exportação (PEIEX) – ATHON da Agência Brasileira de Promoção de Exportações e Investimentos (APEX-BRASIL), em sua versão mais recente (2023) abrange o Vale do Ribeira, e a conclusão que se chega é de que a região tida como a mais pobre do estado, na verdade é a mais rica em possibilidades.

5. Referências

- BRAGA, R.; DOUTOR, P. **Roberto Braga - Raízes da Questão Regional no Estado de São Paulo: considerações sobre o vale do ribeira.** [s.l: s.n.].
- FONSECA, A. C.; CASTAÑE, J. A.; PERUCHI, R. **Dá Gosto ser do Ribeira: Plano Estratégico de economia criativa.** 1. ed. ed. São Paulo: Garimpo de Soluções, [s.d.].
- FRANÇA, A. M. DE. **Vale do Ribeira (SP): proposições econômicas, sociais, políticas e ambientais para o crescimento e desenvolvimento sustentável dos municípios da região administrativa de registro.** [s.l.] PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE SÃO PAULO-PUC/SP, 2005.

____. **Vale do Ribeira (SP): proposições econômicas, sociais, políticas e ambientais para o crescimento e desenvolvimento sustentável dos municípios da região administrativa de registro.** São Paulo: Pontifícia Universidade Católica de São Paulo (PUC-SP), [s.d.].

GRAZIANO DA SILVA, J. **A nova dinâmica da agricultura brasileira.** Campinas/SP: UNICAMP, 1996.

MACHICAO, J. et al. **A Deep-Learning Method for the Prediction of Socio-Economic Indicators from Street-View Imagery Using a Case Study from Brazil.** [s.d.].

PRADO, H. M. et al. The Valo Grande channel in the Cananéia-Iguape estuary-lagoon complex (SP, Brazil): environmental history, ecology, and future perspectives. **Ambiente & Sociedade**, v. 22, 2019.

SOUZA, J. A. DE. A ferrovia Santos-Iguape: um estudo histórico. **Revista Brasileira de História**, p. 175–202, 20 jun. 2009.

SOUZA, T. D. A. DE; OLIVEIRA, R. C. DE. Alterações ambientais no complexo estuarino-lagunar de Cananeia-Iguape: a influência do canal artificial do “Valo Grande”. **Boletim de Geografia**, v. 34, n. 3, p. 30, 2 maio 2017.

VALENTIM, A. Comercio-maritimo-de-abastecimento-o-porto-de-iguape-sp-1798_1880V **Congresso Brasileiro de História Econômica.** Anais...2003Disponível em: <https://www.abphe.org.br/arquivos/2003_agnaldo_valentim_comercio-maritimo-de-abastecimento-o-porto-de-iguape-sp-1798_1880.pdf>. Acesso em: 26 nov. 2023

*** Me. Valmir de Jesus Almenara: é técnico do programa de Qualificação para Exportação - PEIEX pelo convênio APEX do Brasil e ATHON Ensino Superior e professor na ATHON Ensino Superior.**