ResearchGate

See discussions, stats, and author profiles for this publication at: https://www.researchgate.net/publication/347605733

CORUMBÁ (MS) E AS METAMORFOSES NAS POLÍTICAS BRASILEIRAS DE ORDENAMENTO TERRITORIAL E SEUS IMPACTOS NA REGIÃO DE FRONTEIRA BRASIL-BOLÍVIA CORUMBÁ (MS) AND THE METAMORPHOSES IN BRAZ...

Article · December 2020

CITATIONS
0

READS
2

1 author:

Elisa Freitas
University of São Paulo

47 PUBLICATIONS **45** CITATIONS

SEE PROFILE

Some of the authors of this publication are also working on these related projects:

Integração Sul Americana e o papel estratégico de Corumbá (MS) na rede urbana da Bacia do Prata View project

All content following this page was uploaded by Elisa Freitas on 22 December 2020.

The user has requested enhancement of the downloaded file.

GEOFRONTER

https://periodicosonline.uems.br/index.php/GEOF/index

CORUMBÁ (MS) E AS METAMORFOSES NAS POLÍTICAS BRASILEIRAS DE ORDENAMENTO TERRITORIAL E SEUS IMPACTOS NA REGIÃO DE FRONTEIRA BRASIL-BOLÍVIA

CORUMBÁ (MS) AND THE METAMORPHOSES IN BRAZILIAN POLICIES OF TERRITORIAL PLANNING AND ITS IMPACT ON THE REGION OF THE BRAZIL-BOLIVIA

Elisa Pinheiro de Freitas[1]

Resumo: Situada quase exatamente no centro geográfico da América do Sul, bem como à margem direita do Rio Paraguai – um dos rios mais importantes a compor a Bacia do Prata, a cidade de Corumbá (MS) e o seu porto fluvial figuraram, no final do século XIX, e nas primeiras décadas do século XX, como um dos principais "eixos" econômicos de integração Sul-Americana. Em Corumbá, atracavam navios estrangeiros e nacionais. Grande parte vinha e ia de/para Buenos Aires (Argentina), de/para Asunción (Paraguai), de/para Montevidéu (Uruguai), de/para Santa Cruz (Bolívia), entre outras localidades, trazendo e levando pessoas e mercadorias. Contudo, no início do século XX, verificou-se naquela região fronteiriça a aquisição de terras por empresas argentinas especializadas na produção do charque e da erva-mate. Tal fato fez com que o governo brasileiro, à época, promovesse uma política de reordenação do território fronteiriço em questão, com vistas a impedir a constituição de um Estado (controlado por argentinos) dentro do Brasil (Valverde, 1972). Em 1905, o governo brasileiro lançou as bases para a construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, que ligaria São Paulo à Fronteira (Brasil-Bolívia), bem como buscou engendrar um novo ciclo de ocupação do Centro-Oeste do país. O advento da "Noroeste do Brasil" alterou a dinâmica econômica daquela região fronteiriça, pois a circulação de mercadorias deixou de ser transportada prioritariamente pela principal "estrada líquida", leia-se "Rio Paraguai". A partir de então, o maior porto fluvial da América do Sul, situado em Corumbá, foi declinando em termos de importância. Tendo por base documentos históricos, artigos científicos e pesquisa de campo (entrevistas semiestruturadas realizadas com atores políticos e econômicos) esta comunicação objetiva demonstrar: a) como se deu o processo de declínio econômico de Corumbá (MS) e toda a região polarizada por aquela cidade; b) o papel do estado brasileiro na reordenação do território da região Centro-Oeste, culminando com a criação do Estado de Mato Grosso do Sul, após a divisão do Estado de Mato Grosso, em 1979; e c) perspectivas futuras para a retomada do desenvolvimento regional com a possibilidade da consolidação do corredor de ligação entre os oceanos Atlântico e Pacífico, tornando Corumbá, mais uma vez, ponto estratégico na integração do continente Sul-Americano.

[1] Doutora e Pós-doutora em Geografia Humana pela Universidade de São Paulo (USP). Pesquisadora e Docente do Mestrado em Estudos Fronteiriços (MEF) e Coordenadora do Curso de Geografia da Universidade Federal de Mato Grosso do Sul, campus do Pantanal (Corumbá, MS). E-mail: elisafreitas@usp.br/elisa.freitas@ufms.br

© 2017 - Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul. Todos os direitos reservados. ISSN: 2447-9195.
Geofronter, Campo Grande, n. 3, v. 1, janeiro a junho de 2017, p. 16-29.

GEOFRONTER

https://periodicosonline.uems.br/index.php/GEOF/index

Palavras-chave: Corumbá (MS), Fronteira Brasil-Bolívia, Política de Ordenamento Territorial, Integração Sul-Americana.

Abstract: Situated almost exactly in the geographic center of South America, as well as the right bank of the Paraguay River - one of the most important rivers composing the La Plata Basin, the city of Corumbá (MS) and its river port figured at the end of the century XIX, and in the first decades of the twentieth century as one of the main "axes" of the South American economic integration. In Corumba, docked foreign and national vessels. Much came and went to/from Buenos Aires (Argentina), from/to Asunción (Paraguay), to/from Montevideo (Uruguay), to/from Santa Cruz (Bolivia), among other locations, bringing and carrying people and goods. However, in the early twentieth century, it was found that border region land acquisition by Argentine companies specialized in the production of beef jerky and yerba mate. This fact has made the Brazilian government at the time, promoted a rearrangement policy of border territory in question, in order to prevent the establishment of a state (controlled by Argentine) within Brazil (Valverde, 1972). In 1905, the Brazilian government laid the foundation for the construction of the railroad northwest of Brazil, which would link Sao Paulo to Border (Brazil-Bolivia) and sought to engender a new occupation cycle of the Midwest of the country. The advent of the "Brazil of the North West" changed the economic dynamics of that border region, for the movement of goods ceased to be transported primarily by the main "road net," read up "Paraguay River". Since then, the largest river port in South America, located in Corumbá, has declined in importance. Based on historical documents, scientific papers and field research (semi-structured interviews with political and economic actors) this objective communication demonstrate: a) how was the process of economic decline Corumbá (MS) and all the polarized region for this city ; b) the role of the Brazilian state in the reordering of the territory of the Midwest, culminating with the creation of the State of Mato Grosso do Sul, after the division of the State of Mato Grosso, in 1979; c) Future prospects for the resumption of regional development with the possibility of consolidating the connecting corridor between the Atlantic and Pacific oceans, making Corumbá, once again, a strategic point in the integration of the South American continent.

Keywords: Corumbá (MS), the Brazil-Bolivia, Spatial Planning Politics, South American Integration.

Introdução

O propósito do presente artigo é o de discutir os impactos das políticas de reordenamento territorial, implementadas pelo Estado brasileiro ao longo do século XX, sobre

© 2017 - Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul. Todos os direitos reservados. ISSN: 2447-9195.

GEOFRONTER

https://periodicosonline.uems.br/index.php/GEOF/index

a fronteira oeste do território brasileiro. Com o objetivo de neutralizar as influências da Argentina sobre a região da Bacia do Prata, o Estado brasileiro fomentou a construção da Estrada de Ferro Noroeste (1905), que ligou São Paulo a Corumbá (MS) e a Santa Cruz de La Sierra (Bolívia), fato que permitiu a São Paulo expandir sua área de ingerência até a fronteira, anteriormente sob o domínio de Buenos Aires. Até o início do século XX, a circulação pelo Rio Paraguai foi o principal meio de integração entre os centros urbanos situados ao longo do curso do rio (Cuiabá, Cáceres, Corumbá, Concepción, Asunción, Corrientes, Resistência e Buenos Aires).

Após a Guerra do Paraguai (1864-70), Corumbá, transformou-se no principal centro dinâmico do Centro-Oeste brasileiro, em razão de sua posição como entreposto comercial que recebia embarcações estrangeiras e nacionais. Contudo, a Estrada de Ferro Noroeste modificou a dinâmica da fronteira Brasil-Bolívia-Paraguai, pois retirou a primazia da circulação pelo Rio Paraguai. Este fato concorreu para a redução da influência portenha (Buenos Aires-Argentina) sobre a Bacia do Prata. Embora o Estado brasileiro tenha ampliado sua influência sobre a Bolívia e o Paraguai, por oferecer-lhes o caminho dos trilhos como alternativa para aceder ao oceano Atlântico, a perda de importância da circulação fluvial concorreu tanto para o declínio econômico de Corumbá quanto para a subordinação do Centro-Oeste às demandas da economia paulista.

A presente análise parte do pressuposto de que o Estado é um ator importante na (re)organização do território e, para a compreensão do caso observado (declínio econômico do núcleo urbano de Corumbá), faz-se necessário investigar as estratégias geopolíticas adotadas pelo governo brasileiro com o objetivo de se projetar como potência regional da América do Sul ao longo do século XX (Becker e Egler, 1994). Do início do século XX até 1964, o Estado brasileiro buscou construir sua base industrial e promover a articulação do território nacional. Com o advento do regime militar (1964-1985), por meio do Plano Nacional de Desenvolvimento I e II (PND I e II), objetivou-se a modernização da agricultura, a expansão da fronteira agropecuária para o Centro-Oeste e a fluidez territorial por meio das rodovias (Freitas, 2013). Todas essas ações políticas estatais no processo de reordenamento territorial reverberaram na fronteira Brasil-Bolívia-Paraguai como será mostrado adiante.

© 2017 - Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul. Todos os direitos reservados.

GEOFRONTER

https://periodicosonline.uems.br/index.php/GEOF/index

Procurou-se apresentar, ainda, algumas das possíveis causas que concorreram para o declínio econômico do "sertão cosmopolita", denominação utilizada por alguns autores para designar a cidade de Corumbá. Considerou-se a Guerra do Paraguai (1864-1870) e a Guerra do Chaco (1930-1938) como eventos importantes para se compreender as dinâmicas territoriais daquela região fronteiriça. Como elementos desta dinâmica histórico-geográfica, aborda-se, complementarmente, nas considerações finais, as perspectivas de retomada de desenvolvimento para Corumbá. Para a elaboração do presente texto foram consultados documentos históricos, artigos científicos; obtidos dados primários por meio de entrevistas realizadas com os agentes políticos e econômicos que atuam no município e dados secundários sobre Corumbá por meio do site do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

Corumbá (MS) e o desenvolvimento econômico na fronteira oeste do território brasileiro

Após o término da guerra da Tríplice Aliança (1864-1870), com a retomada da livre navegação pelas águas do rio Paraguai, verificou-se acelerado crescimento econômico em Corumbá. Localizado ao sul da província de Mato Grosso, aquele núcleo urbano se articula(va), ao norte, com Cáceres e Cuiabá, por meio da circulação fluvial dos rios São Lourenço e Cuiabá, ambos tributários do rio Paraguai.

O rio Paraguai, desse modo, era fundamental para assegurar a comunicação entre a província de Mato Grosso e a capital do império, Rio de Janeiro. A outra forma de contato entre o Mato Grosso e o litoral era por via terrestre, mas essa rota implicava numa difícil e demorada travessia. A viagem entre Cuiabá e Rio de Janeiro, por via fluvial, durava em torno de um mês, enquanto que por terra, essa jornada chegava a ser de até três meses (Souza, 2008, p. 35; Yegros e Brezzo, 2013, p. 61).

Contudo, a garantia de livre acesso pelas águas do rio Paraguai, desde a cabeceira (localizada na chapada dos Parecis, ao norte de Mato Grosso) até a confluência com as águas do rio Paraná (na cidade de Corrientes, Argentina), foi resultante de um processo que combinou diplomacia e guerra entre os estados-nacionais que conformam a Bacia do Prata: a Argentina, o Paraguai, o Uruguai e o Brasil. O início das tratativas entre o Império brasileiro e

© 2017 - Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul. Todos os direitos reservados.

GEOFRONTER

https://periodicosonline.uems.br/index.php/GEOF/index

a República do Paraguai, com vistas a estabelecer a franca circulação pelas águas do rio Paraguai, datam de 1852 e, se estenderam até 1855, quando foi celebrado o Tratado de Amizade, Comércio e Navegação (Mamigonian, 1986, p. 54; Yegros e Brezzo, 2013, p. 62).

Inclusive, foi entre 1852 e 1864 que o Paraguai se desenvolveu economicamente em virtude da deslocação de navios mercantes, provenientes não apenas dos países vizinhos, como também da Europa. Entre 1851 e 1859, as exportações paraguaias passaram de sessenta e oito mil libras para aproximadamente quatrocentas e quarenta mil libras. E os fatores que concorreram para essa expansão comercial foram o emprego de navios a vapor e a abertura do rio Paraguai à circulação (Yegros e Brezzo, 2013, p. 69).

O desenvolvimento econômico da república paraguaia levou o general Solano López a redefinir estratégias para ampliar o território e assegurar o acesso, do Paraguai, ao oceano Atlântico, a fim de superar a condição de país mediterrâneo (Amayo, 1995, p. 266). A instabilidade política na região da Bacia do Prata levou ao estabelecimento de uma aliança entre Brasil, Argentina e Uruguai com o objetivo de conter o expansionismo paraguaio. A conflagração da guerra ocorreu quando as tropas de Solano López invadiram a província de Mato Grosso, em dezembro de 1864.

No decurso da guerra, ocorreram muitas calamidades em Corumbá. Os paraguaios saquearam as casas comerciais; a peste-cadeira e a varíola se espalharam fazendo muitas vítimas. A inimizade entre paraguaios e brasileiros durou por pelos menos cinco anos (Reynaldo, 2009, p. 96).

Ao final da guerra, o Brasil garantiu a abertura do rio Paraguai para a circulação de navios, o que permitiu o abastecimento e a comunicação com o Mato Grosso. Assegurou o controle sobre o território entre o rio Ugureí e a serra de Maracaju, área rica em recursos naturais tal como a erva-mate. Porém, embora vencedor, o Brasil acumulou dívidas junto aos bancos ingleses, o que lhe custou o desequilíbrio das finanças por um período de vinte e cinco anos (Bandeira, 1998, p. 162).

Ainda, até as primeiras décadas do século XX, o Brasil não exerceu forte interferência sobre os países da Bacia do Prata. Pelo contrário, no contexto platino, a Argentina foi a que mais se beneficiou com a guerra, uma vez que conseguiu trazer o Paraguai para sua zona de

© 2017 - Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul. Todos os direitos reservados.

GEOFRONTER

https://periodicosonline.uems.br/index.php/GEOF/index

influência e os comerciantes argentinos, com o apoio do capital inglês, controlavam a circulação na Bacia do Prata (Bandeira, 1998, p. 166; Fiori, 2015).

Aproveitando-se da dinâmica regional ocorrida após a guerra, Corumbá teve sua economia animada com a retomada dos fluxos de navios mercantes e se transformou num polo importante da economia platina. O porto fluvial corumbaense era relativamente estruturado e, por isso, recebia embarcações de grande, médio e pequeno porte. Logo, "constituía-se, assim, num importante porto de transbordo também para embarcações de menor calado, de até 80 centímetros, que se dirigiam a Cáceres e a Cuiabá" (Reynaldo, 2009, p. 100).

Na figura 1, "Bacia do Prata", é possível observar que Corumbá, por situar-se às margens do Rio Paraguai, estava (está) *organicamente* articulada: a) ao norte, com Cuiabá e Cáceres; b) ao sul, com Concepción, Asunción (Paraguai); Resistencia, Corrientes, Santa Fé, Rosário, San Nicolas e Buenos Aires (Argentina).

© 2017 - Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul. Todos os direitos reservados. ISSN: 2447-9195.
Geofronter, Campo Grande, n. 3, v. 1, janeiro a junho de 2017, p. 16-29.

GEOFRONTER

https://periodicosonline.uems.br/index.php/GEOF/index

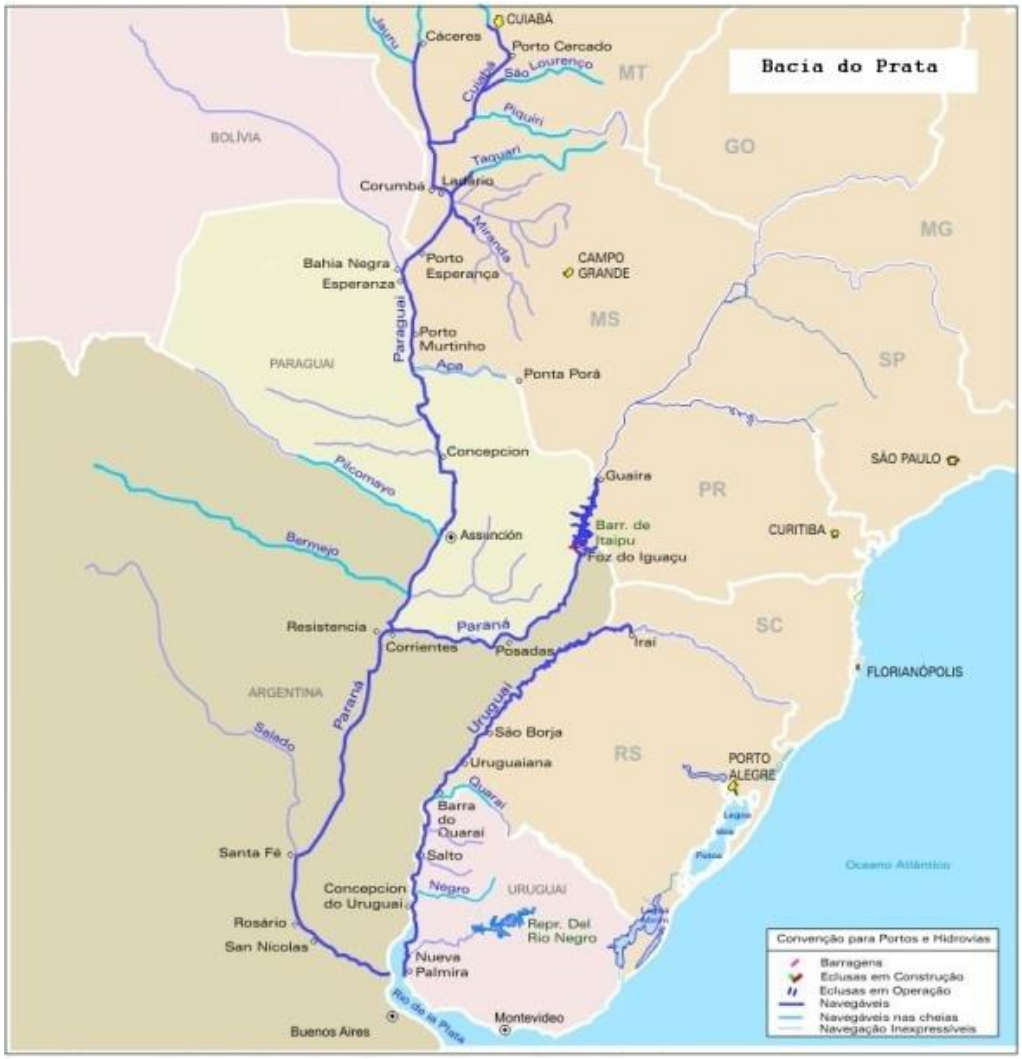

Figura 1 – Bacia do Prata
Fonte: Ministério dos Transportes, 2015
Org. FREITAS, Elisa Pinheiro de.

A vila de Corumbá foi elevada à condição de cidade em 1878. E com os incentivos fiscais do Império, muitas casas comerciais lá se instalaram. Tal fato concorreu para a vinda, a partir do estuário do Prata, de um maior número de imigrantes estrangeiros que vinham trabalhar nas regiões produtoras da erva-mate (Souza, 2003; Abreu e Godoy, 2005, p. 6100; Reynaldo, 2009).

A integração de Corumbá ao circuito comercial mundial levou-a a se tornar a cidade mais importante da província de Mato Grosso, passando de "uma pobre vila fronteiriça a um

© 2017 - Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul. Todos os direitos reservados. ISSN: 2447-9195.

GEOFRONTER

https://periodicosonline.uems.br/index.php/GEOF/index

animado centro comercial, que se tornaria, mais para o fim do século, o principal da província" (Queirós, 2008, p. 132). Como demonstrou Mamigonian (1986, p. 40), o relativo declínio de Cuiabá em relação a Corumbá se deu por conta de mudanças na *dinâmica de circulação*. O caminho entre Cuiabá e o Rio de Janeiro, passando por Goiás, era muito custoso. Com o reestabelecimento da livre navegação pelo rio Paraguai, a posição de Corumbá favoreceu-a sobremaneira em âmbito regional.

Entre o final do século XIX e início do século XX, com o deslocamento da pecuária do norte de Mato Grosso para o sul da província, sobretudo, para o Pantanal, houve a instalação de charqueadas de empresários argentinos e uruguaios que foram adquirindo terras para a criação de gados. Com o objetivo de conter o avanço de argentinos, que, além de terras, controlavam a circulação do rio Paraná e Paraguai, o governo brasileiro elaborou planos de reordenação do seu território com a fronteira oeste (Mamigonian, 1986, p. 48-49; Bandeira, 1998, p. 168; Yegros e Brezzo, 2013, p. 108).

A estratégia consistiu no fortalecimento dos laços econômicos tanto com o Paraguai quanto com a Bolívia, permitindo, a ambos, o acesso ao oceano Atlântico a partir da Ferrovia Noroeste, que passaria a ligar São Paulo a Corumbá e, por conseguinte, a Santo Cruz de la Sierra (Bolívia) (Bandeira, 1998, p. 168). A "Noroeste do Brasil" consistiu-se em uma alternativa à circulação pelo rio Paraguai, controlada, sobretudo, por argentinos. Mas, que impactos essa mudança de rota, forjada pelo Estado brasileiro, trouxe para Corumbá?

O declínio econômico do "sertão cosmopolita" e de sua região

Souza (2008) foi um dos pesquisadores que mostrou como o "sertão cosmopolita" – Corumbá – transformou-se num centro dinâmico da província de Mato Grosso, ao final do século XIX. Contudo, alterações nas políticas de *ordenamento territorial do Brasil republicano*, com o objetivo de conter as influências vindas a partir de Buenos Aires, impactaram profundamente aquele centro comercial e sua região. Assim, a combinação de uma série de fatores levou Corumbá a um declínio econômico que é sentido, inclusive, até os diais atuais.

© 2017 - Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul. Todos os direitos reservados.

GEOFRONTER

https://periodicosonline.uems.br/index.php/GEOF/index

Uma das causas, como apontaram diferentes estudiosos, se refere às sucessivas "portas de entrada" para a província de Mato Grosso. Para Valverde (1972, p. 101), por exemplo, a verdadeira "porta de entrada" para o Mato Grosso se dava por meio do rio Paraguai e seus afluentes, enquanto que a "porta falsa" tinha como ponto de partida a província de São Paulo e fora explorada pelos bandeirantes que objetivavam "prear" indígenas.

Mamigonian (1986, p. 40) também vai à mesma direção ao apontar que tanto as atividades extrativistas típicas da região norte quanto a pecuária, em Mato Grosso, não foram capazes de gerar uma *rede urbana significativa*. Porém, enquanto a região norte conta com uma metrópole (Belém) e uma submetrópole (Manaus), Mato Grosso, desde os finais do século XIX, não engendrou uma densa malha urbana e a razão para esse fenômeno tem a ver com o fato de, no caso da região norte, Belém ser a única porta de entrada para Amazônia e Manaus, entrada obrigatória para a parte ocidental. Em Mato Grosso as portas de entradas variaram ao longo dos tempos. No século XVIII, Cuiabá foi a principal porta para a província mato-grossense e, no final do XIX, com a retomada da navegação pelo rio Paraguai, Corumbá toma de Cuiabá a posição de porta de entrada (Souza, 2008, p. 76).

Com a implantação da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, em 1915, Corumbá perde, para Campo Grande, o posto de "principal porta de entrada" para o Mato Grosso. As empresas argentinas, paraguaias e uruguaias, que operavam na circulação pelo rio Paraguai, mantiveram o fôlego até 1940. No entanto, a navegação em Mato Grosso foi perdendo a importância por conta da expansão econômica de São Paulo que, por sua vez, passou a demandar a produção de alimentos e não mais determinadas matérias-primas antes exportadas pela província de Mato Grosso (couro, charque, erva- mate etc.) (Reynaldo, 2009).

A Guerra do Chaco (1930-1938), conflito que envolveu o Paraguai e a Bolívia, foi outro marco importante na região platina e concorreu para reforçar a proeminência da ferrovia sobre a circulação fluvial. Pelo Tratado de Paz, assinado em 25 de fevereiro de 1938, ficou acordado que o Brasil construiria a estrada de ferro entre Corumbá e Santa Cruz de la Sierra, fato que tornou possível, para o Brasil, o acesso ao petróleo da Bolívia. Como demonstrou Bandeira (1998), a Argentina e o Brasil foram, mais uma vez, os principais beneficiados com o fim da guerra entre Paraguai e Bolívia.

© 2017 - Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul. Todos os direitos reservados.

GEOFRONTER

https://periodicosonline.uems.br/index.php/GEOF/index

De acordo com Gilberto Luís Alves (1984), o nacionalismo dos militares brasileiros, naquele período, motivou o término da construção da ferrovia, que concorreu para a subordinação da economia mato-grossense às dinâmicas de São Paulo e a tirou da órbita de Buenos Aires. Com o advento do período militar (1964), consolidou-se a divisão territorial do trabalho, pela qual coube ao Mato Grosso a especialização em criação de gados com vistas a abastecer os frigoríficos paulistas (Mamigonian, 1986, p. 56).

Foi durante a vigência do Estado Autoritário Burocrático no Brasil (1964-1985) que os militares implementaram ações com o propósito de tornar o território nacional mais fluido e dinâmico. Fomentaram a expansão da fronteira agrícola para o Centro-Oeste e engendraram "novas realidades geográficas". A criação do estado de Mato Grosso do Sul, em 1979, é resultante das políticas territoriais que marcaram aquele contexto histórico.

O capítulo III do I Plano Nacional de Desenvolvimento (I PND) alinhavava as principais estratégias para operacionalizar o território que consistiu em integrar a *heartland* à *hinterland*. Para tanto, o estado brasileiro incentivou a expansão da fronteira agropecuária e a modernização da agricultura e da indústria (Freitas, 2013, p. 222).

Campo Grande tornou-se a cidade-capital de Mato Grosso do Sul e consolidou-se como a principal "porta de entrada" para a *hinterland* sul mato-grossense. A partir dessa nova realidade geográfica, quais perspectivas se abriram para Corumbá, situada no cruzamento fronteiriço entre Brasil, Bolívia e Paraguai?

Considerações finais sobre a Integração Sul-Americana e Corumbá

A redemocratização do Brasil, a partir de 1985, e mesmo as mudanças ocorridas em âmbito mundial – Queda do Muro de Berlim (1989), o fim da União das Repúblicas Socialistas Soviéticas (URSS), integração da Europa etc. – constituíram-se em eventos sinalizadores de uma nova ordem geopolítica que pode ser denominada de "Liberalismo Transnacional" (Agnew e Corbridge, 1995).

Entre o final do século XX e início do XXI, como salientou Costa (1999), o Brasil reforçou os laços com os países vizinhos e o Tratado de Asunción (1991) e estabeleceu o Mercado Comum do Sul (MERCOSUL), assinado, inicialmente, pelos quatro países que

© 2017 - Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul. Todos os direitos reservados.

GEOFRONTER

https://periodicosonline.uems.br/index.php/GEOF/index

compõem a Bacia do Prata (Argentina, Brasil, Paraguai e Uruguai). O MERCOSUL é um marco nesse contexto de integração Sul-Americana. Outros países sul-americanos como Chile, Peru, Equador e Colômbia também caminham para ampliar a integração. A Venezuela, e mais recentemente, a Bolívia, uniram-se ao MERCOSUL.

Foi nesse cenário de maior aproximação entre o Brasil e seus vizinhos que se verificou uma revalorização da circulação pelo rio Paraguai. Como mostraram Abreu e Godoy (1995), a implantação do Programa Avança Brasil (2000-2003) significou a retomada do Estado brasileiro a fim de promover o desenvolvimento nacional. E para tanto, a reabilitação das hidrovias é uma ação importante para a consecução dos objetivos do Programa.

Contudo, Abreu e Godoy (1995, p. 6111), por meio de entrevistas e pesquisas com os agentes econômicos e políticos envolvidos na estruturação da hidrovia do Paraguai, concluíram que as ações para a otimização da hidrovia são tímidas e limitadas. E a modernização dos terminais privados depende de inversões de recursos públicos.

O porto de Corumbá/Ladário necessita de readequações para comportar as novas dinâmicas produtivas de Mato Grosso do Sul (escoamento de cereais, minério de ferro entre outros). Atualmente, o porto corumbaense é dinamizado pelos “barcos hotéis” que são elementos importantes tanto para o turismo de pesca esportiva quanto para o turismo de compras nas cidades bolivianas de Puerto Quijarro e Puerto Suarez (Andrade, 2013).

E por fim, com o “desmantelamento” do cartel de Medelín, que era o paraíso das drogas, houve uma reordenação do tráfico de drogas na América do Sul. O Brasil que era secundário neste circuito comercial ilícito, passou a ser considerado. A fronteira Brasil-Bolívia-Paraguai se tornou uma das mais importantes na comercialização de drogas, particularmente pasta de cocaína da Colômbia e da Bolívia.

O fato de existir áreas não ocupadas entre Corumbá (Brasil) e Puerto Quijarro (Bolívia) favorece as ações ilícitas. Além disso, a droga gera um lucro imenso, pois não é tributada. Assim, chega ao consumidor a um baixo custo, favorecendo o consumo. Por mais ilegal que a droga seja, a sua comercialização em Corumbá dinamiza a economia local. E como demonstraram Oliveira e Costa (2012), o fato de o comércio de droga em Corumbá, ter por base unidades familiares e relações de vizinhanças, faz com que não haja disputa por território ou pontos de venda, havendo mais cooperação e menos violência.

© 2017 - Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul. Todos os direitos reservados. ISSN: 2447-9195.

GEOFRONTER

https://periodicosonline.uems.br/index.php/GEOF/index

O período de globalização econômica e de emergência de uma ordem internacional multipolar implica em novas dinâmicas em todas as partes da totalidade do espaço geográfico. Corumbá e sua região não fogem à regra. É no município de Corumbá que está localizado o maciço de Urucum, uma das maiores reservas de ferro e manganês do país. Esses recursos, atualmente, são explorados pela companhia Vale (antiga estatal Vale do Rio Doce). O escoamento dessa produção é feito tanto pela ferrovia quanto pela hidrovia do rio Paraguai. Contudo, como diagnosticaram Abreu e Godoy (2005, p. 6106), entre 1999 e 2002, o tráfego e o fluxo de cargas decaíram por conta da crise na Argentina, que deixou de importar muitos produtos. Tal fato engendrou uma capacidade ociosa dos terminais portuários de Corumbá/Ladário.

Contemporaneamente, as atividades que dinamizam a economia de Corumbá estão vinculadas à pecuária, à extração mineral (calcário, ferro e manganês) e ao turismo de pesca. Os negócios ligados ao tráfico de drogas são "silenciosos" e não podem deixar de ser consideradas. Por fim, a lição que se pode tirar da intervenção estatal brasileira no reordenamento territorial e os impactos daquela sobre a fronteira oeste, ao longo do século XX, é a de que determinados os objetivos (dirimir a ingerência da Argentina sobre na Bacia do Prata e projetar-se como potência regional) foram alcançados.

Porém, os efeitos da primazia da ferrovia sobre a circulação fluvial (e, atualmente, o predomínio da rodovia) foram nocivos para Corumbá. Esta, como pode ser visto na figura 1, vinculou-se, histórica e geograficamente, com as cidades situadas ao longo do curso do rio Paraguai. Ao intervir no sistema de circulação daquela região fronteiriça, o Estado brasileiro engendrou as condições para que outras centralidades, tais como Campo Grande, surgissem, mas, favoreceram o declínio econômico de Corumbá e sua região. E atualmente, compreende-se que a retomada do desenvolvimento nesta fronteira oeste do Brasil depende da revalorização da circulação fluvial e do aprofundamento da integração sul-americana, para que Corumbá possa ser uma "porta" para o oceano Pacífico e sua posição possa ser reconsiderada como um ponto estratégico da Bacia do Prata em tempos de integração econômica.

© 2017 - Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul. Todos os direitos reservados. ISSN: 2447-9195.
Geofronter, Campo Grande, n. 3, v. 1, janeiro a junho de 2017, p. 16-29.

GEOFRONTER

https://periodicosonline.uems.br/index.php/GEOF/index

Referências

Abreu, S.; Godoy, C.C, (2005). **O transporte hidroviário no Mato Grosso do Sul: situação portuária do polo Corumbá/Ladário.** En: Encontro de Geógrafos da América Latina (pp. 6094-6112). Anais...São Paulo: EGAL-SP, USP.

Agnew, J; Corbridge, S, (1995). **Mastering Space. Hegemony, territory and international political economy**, New York/London: Routledge.

Alves, G. L, (1984). **Mato Grosso e a História**: 1870-1929. Ensaio sobre a transição do domínio econômico da casa comercial para a hegemonia do capital financeiro. Boletim Paulista de Geografia, 6, p. 5-81.

Amayo, E, (1995). Guerra do Paraguai. **Estudos Avançados**, 24, p. 255-268.

Andrade, F. A. M, (2013). **Impactos dos Barcos-Hotéis na economia de Corumbá (MS), Arroyo Concepción e Puerto Quijarro, a Fronteira Brasil-Bolívia – Mato Grosso do Sul**. Corumbá, 2013. Dissertação de Mestrado, Universidade Federal de Mato Grosso do Sul, Corumbá, Brasil.

Bandeira, L. A. M, (1998). A Guerra do Chaco. **Revista Brasileira de Política Internacional**, 41, p. 162-1978.

Becker, B; Egler, C, (1994). **Brasil:** uma nova potência regional na Economia-Mundo. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil.

Brasil, Biblioteca da Presidência da República (1979). Ernesto Geisel. Discursos: Brasília.

Brasil, Ministério do Planejamento (1970). Sinopse Preliminar do Censo Demográfico Mato Grosso. Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística: Brasília.

Costa, W. M, (199). **Políticas territoriais brasileiras no contexto da Integração Sul-Americana**. Revista Território, 7, p. 25-41.

Freitas, E. P, (2013). **Território, poder e biocombustíveis: as ações do Estado brasileiro no processo de regulação territorial para a produção de recursos energéticos alternativos**. Tese de Doutorado, Universidade de São Paulo, São Paulo, Brasil.

Freitas, E. P, (2015). Em que ritmo toca Corumbá. Correio do Estado. URL: http://www.correiodoestado.com.br/opiniao/elisa-pinheiro-de-freitas-em-que-ritmo-toca/238758/.

Fiori, J. L, (2015). Longa duração e incerteza. Valor Econômico. URL: http://www.valor.com.br/opiniao/4109972/longa-duracao-e-incerteza.

Yegros, R. S; Brezzo, L. M, (2013). **História das Relações Internacionais do Paraguai**. Brasília: FUNAG.

GEOFRONTER

https://periodicosonline.uems.br/index.php/GEOF/index

Lamoso, L. P, (2012). **"Neodesenvolvimentismo" brasileiro**: implicações para integração regional no âmbito do Mercosul. Sociedade & Natureza, 3, p. 391-404.

Mamigonian, A, (1986). Inserção de Mato Grosso ao Mercado Nacional e a gênese de Corumbá. **Geosul**, 1, p. 39-58.

Oliveira, T. C; (1998). **Uma fronteira para o pôr-do-sol.** Campo Grande: Editora UFMS.

Oliveira, G. F; Costa, G. V. L, (2012). Redes ilegais e Trabalho Ilícito: comércio de drogas na região de fronteira de Corumbá/Brasil – Puerto Quijarro/Bolívia. **Boletim Gaúcho de Geografia**, 38, p.137-156.

Oliveira, M. G, (2008). A fronteira Brasil-Paraguai: principais fatores de tensão do período colonial até a atualidade. Dissertação de Mestrado, Universidade de Brasília, Brasília, Brasil.

Paixão, R. O, (2006). **Globalização, turismo de fronteira, identidade e planejamento da região internacional de Corumbá (MS)**. Tese de Doutorado, Universidade de São Paulo, São Paulo, Brasil.

Queiróz, P. R. C, (2008). Revisitando um velho modelo: contribuições para um debate ainda atual sobre a história econômica de Mato Grosso/Mato Grosso do Sul. **InterMeio**: revista do Programa de Pós-Graduação em Educação, 27, p. 128-156.

Reynaldo, N. I, (2009). Nas curvas do Rio Paraguai, um sonho de integração econômica de Mato Grosso (Brasil) nos primórdios do Mercosul. En: Monteiro, C; et al. (Org.). **História Política** (pp. 95-120). Universidade Severino Sombra: Vassouras, RJ.

Souza, J. C, (2008). **Sertão cosmopolita**: tensões da modernidade de Corumbá (1872-1918). São Paulo: Alameda.

Travassos, M, (1938). **Projeção Continental do Brasil**. São Paulo: Companhia Editora Nacional.

Valverde, O, (1972). Fundamentos Geográficos do Planejamento Rural do Município de Corumbá. **Revista Brasileira de Geografia**, n.1, p.49-144.

Weingartner, A. A. S, (2002). **Movimento divisionista no Mato Grosso**. Porto Alegre: Est Edições.

Recebido em 08 de maio de 2017.
Aceito em 8 de junho de 2017.

© 2017 - Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul. Todos os direitos reservados. ISSN: 2447-9195.

View publication stats