

AGLOMERAÇÃO URBANA DE CORUMBÁ, PUERTO QUIJARRO E PUERTO SUÁREZ: GÊNESE E DINÂMICA ECONÔMICA

The urban agglomeration of Corumbá, Puerto Quijarro and Puerto Suárez: genesis and economic dynamics

Aglomeración urbana de Corumbá, Puerto Quijarro y Puerto Suárez: génesis y dinámica económica

Cláudia Heloiza Conte
Universidade Estadual de Londrina
claudiaheloiza@yahoo.com.br

Resumo

O elemento central deste trabalho é a discussão sobre a dinâmica econômica da aglomeração urbana de fronteira de Corumbá/MS, Puerto Quijarro e Puerto Suárez/BO. Trata-se de uma das aglomerações mais dinâmicas da fronteira brasileira e que possui suas atividades econômicas fortemente ligadas a pecuária e ao comércio. Para o entendimento da dinâmica atual é fundamental a busca pela gênese e pelo processo de crescimento e desenvolvimento das cidades que compõem a aglomeração aqui estudada, bem como as relações mantidas entre elas. As cidades contaram com formações socioespaciais distintas, relacionadas com os interesses nacionais de cada país, mas sem permitir com que os fluxos e trocas entre elas deixassem de ocorrer.

Palavras – Chave: Dinâmica, aglomeração urbana, fronteira, atividades econômicas

Abstract

The central element of this work is the discussion about the economic dynamics of the urban agglomeration of Corumbá/MS, Puerto Quijarro and Puerto Suárez/BO. It is one of the most dynamic agglomerations of Brazilian border and it's economic activities are strongly linked to livestock and commerce. In order to understand the current dynamics, it's essential to search for genesis and for the process of growth and development of the cities that compose the agglomeration studied here, as well as the relations maintained between them. The cities had different socio-spatial formations, related to the national interests of each country, but without letting the flows and exchanges between them to occur.

Key-words: Dynamics, frontier agglomeration, economic activities

Resumen

El elemento central de este trabajo es la discusión sobre la dinámica económica de la aglomeración urbana de frontera de Corumbá/MS, Puerto Quijarro y Puerto Suárez/BO. Se trata de una de las aglomeraciones más dinámicas de la frontera brasileña y que posee sus

actividades económicas fuertemente ligadas a la ganadería y el comercio. Para el entendimiento de la dinámica actual es fundamental la búsqueda por la génesis y por el proceso de crecimiento y desarrollo de las ciudades que componen la aglomeración aquí estudiada, así como las relaciones mantenidas entre ellas. Las ciudades contaron con formaciones socioespaciales distintas, relacionadas con los intereses nacionales de cada país, pero sin permitir que los flujos e intercambios entre ellas dejar de ocurrir.

Palavras-Clave: Dinámica, Aglomeración urbana, frontera, actividades económicas

Introdução

Este trabalho tem como elemento principal a discussão sobre a dinâmica social e econômica da aglomeração urbana de fronteira de Corumbá/MS, Puerto Quijarro e Puerto Suárez/BO. De acordo com o Ministério da Integração Nacional (BRASIL, 2005), trata-se de uma das aglomerações urbanas de fronteira que possuem maior dinâmica econômica no contexto sul - americano.

As conceituações associadas às aglomerações urbanas começaram a ser discutidas com mais profundidade quando grandes centros urbanos passaram por fortes transformações, a partir do crescimento populacional e aumento da produção industrial, bem como do desenvolvimento de sistemas de transportes, que possibilitaram a dispersão da cidade, gerando, em muitos casos, aglomerações de centros urbanos de distintos municípios. A conceituação de Beaujeu-Garnier e Chabot (1970, p.21) explicita que, aglomeração urbana é “[...] una noción más extensa que la de ciudad y más precisa que la de área suburbana”, visto tratar-se de uma junção entre duas ou mais cidades, seja pela intensificação de vínculos ou pela expansão territorial urbana. A intensificação dos vínculos entre centros urbanos aglomerados está relacionada com a integração entre as cidades mediante fluxos de pessoas, especialmente aos deslocamentos para trabalho, estudo e consumo, mercadorias, capital, informações, dentre outros.

Parcela importante dos estudos sobre aglomerações urbanas abordam regiões metropolitanas e grandes cidades, mas é importante frisar que, esse processo também ocorre em pequenas e médias cidades, em escala nacional e internacional. Nas aglomerações de fronteira, trata-se de um processo que foi intensificado mediante expansão e complexidade da urbanização, mas fluxos e deslocamentos ocorrem desde a gênese das mesmas. Além disso deve-se considerar que, a aglomeração urbana não precisa necessariamente de continuidade do tecido urbano, pois é a intensidade das relações que lhe dá a conceituação como tal. É necessário também apontar que, as diferenças entre

fronteira e limite são precisas. A fronteira equivale a forças centrífugas, que apontam uma direção para fora e os limites estão orientados para dentro, forças centrípetas. Ao passo que a fronteira pode ser um elemento de integração, o limite constitui-se em elemento de separação (MACHADO, 1998).

Lima (2007) classifica aglomerações urbanas de duas maneiras: a primeira abrange aquelas de espaço urbanizado contínuo, que podem ser resultado de expansão da cidade central, da expansão simultânea de duas ou mais cidades ou resultantes de uma integração do próprio sítio urbano (cidades geminadas). A segunda é a de aglomerações sem espaço urbanizado contínuo, constituídas por municípios contíguos, cuja integração é realizada por complementaridade de funções.

O trabalho está dividido em três partes, primeiramente será realizada uma discussão sobre a gênese e o desenvolvimento das cidades pertencentes a aglomeração urbana de fronteira até a década de 1970. Posteriormente será abordada a dinâmica social e econômica da mesma no período entre 1980 e 2015, seguido das considerações finais.

Corumbá, Comércio Fluvial e a Gênese de Puerto Suárez

Nos primeiros anos da segunda metade do século XIX as freguesias de Corumbá, Miranda e Santa Ana do Paranaíba foram elevadas a categoria de vilas. Isso se deu motivado pelas transformações que estavam acontecendo na porção sul do território do Mato Grosso, como “[...] o crescimento e a exportação, para as províncias de Minas Gerais e São Paulo, de gado bovino proveniente do Planalto Sul, criados nas propriedades próximas a Santa Ana do Paranaíba e pela abertura da navegação no rio Paraguai” (SENA, 2010, p.156).

A ocupação das terras do Mato Grosso foi baseada no sistema de sesmarias. Desde o período colonial as peculiaridades desse sistema proporcionavam direta ou indiretamente, o acesso a terra para grandes produtores, sendo que por muito tempo essa forma de concessão de terras garantiu poderes políticos aos sesmeiros latifundiários (BRAZIL, 2000). Apesar da promulgação da Lei das Terras, as apropriações de terra pelos grandes proprietários seguia ocorrendo através da possibilidade de reconhecimento das posses. Para Brazil (2000), tratava-se de dificultar ou até mesmo proibir a posse da terra pelo homem livre, nacional e o emigrado, a fim de obrigá-lo a vender sua força de trabalho.

A economia pecuarista que estruturava-se no Mato Grosso constituía-se em um modelo extensivo e de baixo nível técnico, contando com força de trabalho indígena (QUEIROZ,

2009). Essas características garantiam um baixo custo de produção do gado e inseriram esta área nos circuitos econômicos nacionais. Neste sentido cabe considerar que, os povoadores advindos de Minas Gerais eram pecuaristas que já estavam integrados “[...] desde a segunda metade do século XVIII, ao abastecimento do Rio de Janeiro, e era precisamente em função desse mercado que eles agora se expandiam” (MAMIGONIAN, 1986, p. 47). Desse modo, o sul do Mato Grosso perdeu a conotação de simples área de pastagem para associar-se, mesmo que de forma frágil e periférica, ao ambiente econômico centrado no Sudeste do Brasil, “[...] vinculação essa materializada principalmente nas remessas de gado bovino magro que, depois de engordado nas invernadas mineiras, seguia para o abate nos centros consumidores” (QUEIROZ, 2009, p.35).

Com a a liberação da navegação no território da Argentina em 1852, o governo brasileiro anunciou a permissão para o comércio estrangeiro mediante a criação de um posto alfandegário e um porto no rio Paraguai. Como consequência imediata começaram a refletir os efeitos sobre o até então modesto povoado de Corumbá. Destaque para os investimentos realizados:

Em 1858, o governo imperial determina a construção de um Arsenal de Guerra e do Trem Naval em Corumbá. Para efetivar as obras envia sessenta e sete operários [...]. Ao mesmo tempo determina [...] que sua área urbana seja traçada, [...] os edifícios públicos fossem planejados e os orçamentos para sua construção enviados ao governo imperial. A Mesa de Rendas, que funcionava em um rancho de palha, ganha um novo edifício. Os vapores de guerra da marinha são estacionados em Corumbá (GARCIA, 2001, p. 43/44).

Além de dispor de um porto alfandegário e estar geograficamente bem localizado para a atividade comercial, o povoado de Corumbá beneficiava-se da existência de um considerável grupo consumidor em crescimento e com certo poder aquisitivo, representado, sobretudo, pela concentração de militares (QUEIROZ, 2009). Nesta conjuntura, Corumbá teve crescimento rápido e em pouco tempo tornar-se-ia o principal entreposto do comércio da província. No ano de 1862 já possuía 36 casas edificadas, 29 em construção, 109 ranchos e 266 concessões de lotes de terra para edificações urbanas (SENA, 2010, p.157). No entanto, essas mudanças foram afetadas com o início da Guerra do Paraguai (1864-1870), ocasião em que a região foi tomada pelas tropas paraguaias.

A abertura das fazendas de criação no sul do Mato Grosso durante o século XIX foi responsável pelo povoamento do Pantanal, concentrando 2/3 do rebanho da província (MAMIGONIAN, 1986). Com características distintas, os grandes fazendeiros dessa

região não eram financeiramente induzidos a vender toda a produção, ocasionando a expansão de forma independente do mercado, visto que além da estrutura fundiária favorável, seus gastos eram mínimos: “[...] quase nenhuma mão-de-obra, reprodução natural do gado, terras baratíssimas consistindo em imensos campos favoráveis e providos de salinas naturais ao sul e sudoeste de Cuiabá, que não exigiam nenhum gasto suplementar” (MAMIGONIAN, 1986, p.46).

O fim da Guerra do Paraguai contribuiu para a formação de novas fazendas nas porções meridionais e centrais do Pantanal. Com a presença de grandes excedentes bovinos, com a abertura da navegação fluvial e o fim da Guerra, outra atividade despontou na região, a instalação de charqueadas. Neste sentido, Corumbá recebeu pessoas de distintos lugares da província do Mato Grosso, do Brasil e também de outros países.

Em pouco tempo Corumbá teve sua expansão urbana ampliada, reassumindo a posição de principal entreposto comercial da província de Mato Grosso. As mercadorias que chegavam da região platina e da Europa vinham em grandes navios a vapor e eram conduzidas em embarcações menores para a região norte da província. Verificou-se o crescimento populacional: 3.086 habitantes no ano de 1872, sendo 20,96% constituídos por estrangeiros (SENA, 2010).

[...] imigrantes europeus, especialmente italianos, portugueses e espanhóis, mas também franceses e alemães, aportaram em Corumbá. Em sua grande maioria, esses imigrantes trabalhadores tiveram como trajetória a experiência de circularem por cidades correntinas, argentinas, antes de tentarem a vida em Mato Grosso. Vieram, portanto, pelo estuário do Prata, beneficiados igualmente pelas passagens gratuitas para transporte de imigrantes, oferecidas conforme cota acertada com o governo Imperial brasileiro, quando da concessão de navegação às companhias (SOUZA, 2008, p.205).

Até a década de 1870 a fronteira da Bolívia com o Brasil não estava efetivamente ocupada, tampouco ocorria integração da economia nacional, a exceção da dispersa população indígena na área. Em 1874 ocorreu uma tentativa de colonização da área onde encontra-se Puerto Suárez. Miguel Suárez Arana criou a Empresa Nacional da Bolívia, com o objetivo de colonizar a Chiquitania, uní-la ao centro do país, bem como ter acesso a rede fluvial do Prata. Apesar da fundação de Puerto Suárez, os demais investimentos e infraestruturas encontravam-se estacionados, como afirma Tonelli (2007, p.107):

[...] a pesar de los fatigosos esfuerzos del empresario por conseguir socios capitalistas en Buenos Aires y Rio de Janeiro, no havia obtenido recursos suficientes para llevar adelante en debidas formas los objetivos de la empresa. Las inversiones efectuadas provinieron casi exclusivamente de los derechos aduaneros percibidos en Puerto Suárez, los que resultaron exíguos para ejecutar obras de importancia. La carretera entre Santa Cruz y Puerto Suárez, cuya

extension calculaba entre 575 y 600 kilometros, se habian abierto durante anos 1879 y 1880 unos 176 kilometros [...] en lo que concierne a Puerto Suárez, no habia aun muelles ni edificios para aduana, depósitos y fortin de resguardo.

Os esforços de Suárez Arana em relação ao início da Colônia e aos caminhos abertos a partir dali foram novamente abandonados, desta vez diante da ocupação militar paraguaia em 1888, relacionada à disputa da região do Chaco, que anos mais tarde (1932-1935) desencadearia a Guerra do Chaco.

Já no início do século XX, a construção da ferrovia que liga Bauru/SP a Corumbá, pela Noroeste do Brasil, provocou um reordenamento da produção pecuária, atraindo para as margens dos trilhos, os pecuaristas especializados na engorda. A existência de 100 estabelecimentos com área superior a 401 hectares confirma os apontamentos de Bertholi (2006) a respeito da consolidação da grande propriedade em Corumbá. Em 1920 Corumbá já destacava-se com a criação de gado, somando 202.043 cabeças.

Em relação à implantação da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil deve-se considerar que, ela foi fundamental nas alterações de eixo na articulação da região. Com a estrada de ferro, como pode-se visualizar no mapa 01, a porção sul do Pantanal passou a articular-se com o Sudeste brasileiro através da venda de bois magros, principalmente para São Paulo. Nesta discussão Araujo e Bicalho (2009, p.11) explicitam que:

Internamente, a inércia espacial dominava o comportamento da estrutura espacial pantaneira, entretanto, o centro da organização espacial interna deixa de ser a cidade de Corumbá, que entra em decadência com a mudança no sistema de transporte, e passa a ser Campo Grande, que assume as funções de entreposto comercial e centro difusor.

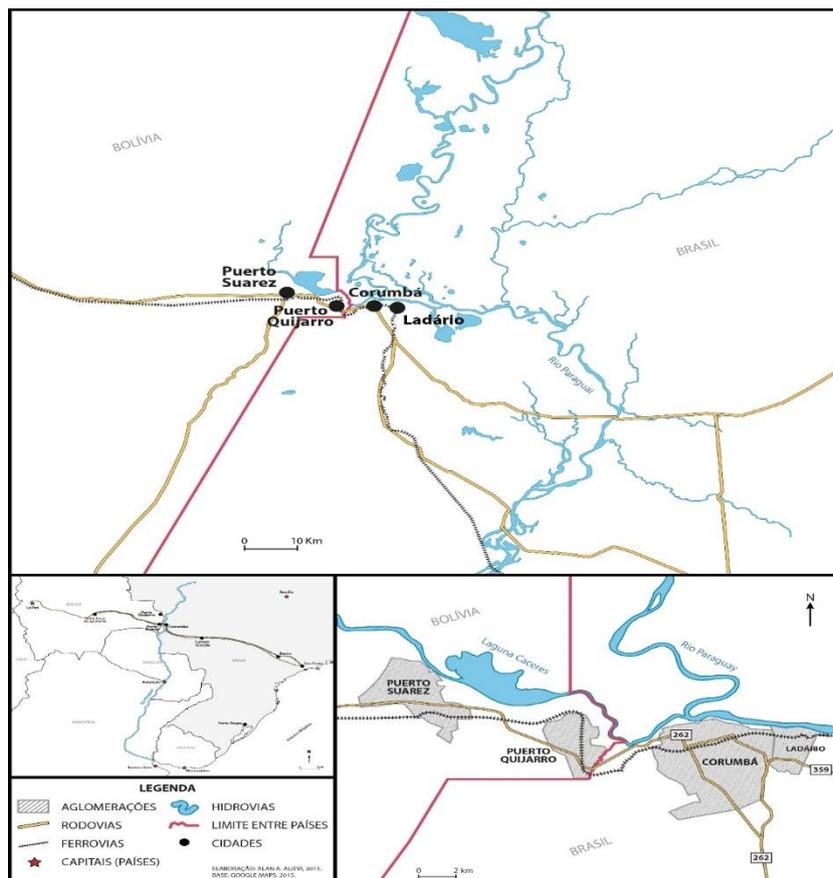


Figura 1 - Ferrovias e Rodovias na Aglomeração Urbana de Corumbá/Puerto Suárez/Puerto Quijarro, 2015.

Nesta perspectiva, fatores tanto internos quanto externos causaram importantes mudanças, provocando um gradativo declínio no comércio importador e exportador a partir da década de 1920. Este declínio nas atividades portuárias do município estava relacionado com as alterações na conjuntura internacional, provenientes da Primeira Guerra Mundial, bem como da construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil. Nesta discussão, Corrêa (1999, p.128) aponta os principais motivos do declínio fluvial de Corumbá:

O corte irreversível no desenvolvimento do comércio internacional do Porto corumbaense não só decorreu desse complexo e abrangente processo de transformações no mercado mundial, como também ressentiu-se com a instalação da estação ferroviária terminal da linha São Paulo-Mato Grosso, em Porto Esperança, inaugurada em 1914.

Ou seja, a estrada de ferro provocou o desvio de fluxo dos transportes e comunicações da Bacia do Prata para o interior do país e com isso a abrangência desta área foi afetada, pois através da ferrovia as cidades platinas mais desenvolvidas perderam os vínculos com

Corumbá. Desta forma, a cidade passou a relacionar-se com o interior do Brasil. Como consequência, a partir de 1920 a população de Corumbá passou a diminuir, visto que muitos comerciantes deslocaram-se para outras cidades ou passaram a investir na pecuária. O município contava com 9.735 habitantes em 1920 (BRAZIL, 2000). Nesta mesma década o eixo econômico do atual Mato Grosso do Sul passou a ser Campo Grande, pois a cidade encontrava-se mais próxima dos grandes centros do Sudeste do país, acentuando a redução do comércio portuário de Corumbá e a perda de sua posição de destaque no estado. Campo Grande estabeleceu-se enquanto polo de convergência da maior parte do gado destinado aos frigoríficos paulistas (SILVA, 2010).

Elemento importante para Corumbá neste período diz respeito ao início da extração mineral. As primeiras concessões para a extração ocorreram no final do século XIX e início do XX, entretanto não tiveram êxito. A falta de condições favoráveis para a expansão da atividade foi acirrada pela concorrência do minério de ferro que vinha sendo extraído no estado de Minas Gerais.

Em Puerto Suárez o final do século XIX foi um período de relativo desenvolvimento, pois era através do seu porto que os processos de exportação da borracha ocorriam. Além disso, Puerto Suárez era também o local de entrada de mercadorias procedentes de outros países e que chegavam por Corumbá. Entre os produtos importados, destaque para máquinas a vapor e ferramentas para agricultura (PPAS, 2011). Importante considerar que, em Puerto Suárez eram realizados apenas os processos de importação e exportação de produtos, a extração, criação e/ou produção ocorriam em outras áreas do país.

Como consequência desta dinâmica portuária advinda da borracha em Puerto Suárez, comerciantes alemães vinculados à exploração e comercialização desse e demais produtos, como a Zeller, Villinger & Cia, Stefefens, Schnack e Muller e Cia, chegaram ao município e deram um novo impulso a área. No entanto, esta dinâmica era dificultada durante seis meses ao ano, período que as estradas ficavam intransitáveis em decorrência do alagamento dos rios (PPAS, 2011). Os processos de exportação da borracha dinamizaram a região por alguns anos, até que em 1904 a Bolívia efetuou um tratado com o Chile para a utilização de seus portos no Pacífico. É assim que o auge da borracha entra em um período de decadência, provocando a falência de muitas empresas do ramo, além da queda do preço da borracha, motivado principalmente pela Primeira Guerra Mundial.

Puerto Suárez teve destaque através dos processos de importação e exportação realizados no porto, todavia o município não apresentou crescimento e desenvolvimento de outras

atividades, a exemplo do comércio, pecuária e agricultura. Diferente de Corumbá, Puerto Suárez não se tornou uma cidade voltada para a criação de gado.

A região do Pantanal matogrossense, atingida pelo processo de industrialização brasileira a partir de 1930, passou a realizar o escoamento de sua produção via transporte ferroviário, reduzindo fortemente o transporte fluvial. Brito (2011) aponta que, Corumbá chegou a ser considerado o maior parque industrial do Mato Grosso, atraindo investimentos de outras regiões do país, a exemplo da fábrica de cimento do Grupo Itaú, de Minas Gerais, em 1950. Em 1953 foi criado em Corumbá o Moinho Mato-grossense, em 1959 a tecelagem Mato-grossense, a fiação Mato-grossense e o curtume Mato-grossense. No entanto, a partir da segunda metade da década de 1970, a maior parte destas indústrias deixou de funcionar (SILVA, 2012).

Em relação à agropecuária os censos mostram que, até 1975 houve continuidade da concentração de terras, não alteradas desde a gênese da ocupação das terras e da pecuária bovina. A agricultura não ocupa posição importante no âmbito econômico do município, vinculado a um conjunto de fatores como: a fertilidade do solo, os ciclos de inundação variáveis em intensidade e duração, aspectos culturais, históricos e tradicionais típicos das áreas de pecuária extensiva, aliados a conceitos falsos de inexistência de infraestrutura de comercialização (EMBRAPA, 1981).

Em 1960 ocorreu o enfraquecimento da dinâmica econômica de Corumbá, motivado, sobretudo, pelo crescimento e modernização da indústria no centro dinâmico da economia brasileira, expansão e melhorias das condições de transporte fora e dentro do estado, baixa do preço dos minérios de ferro e manganês no mercado internacional, fortalecimento e dinamismo da condição regional de Campo Grande (OLIVEIRA, 1998). Em 1970 o município contava com 125 indústrias e 1.315 trabalhadores e em 1975 eram 95 unidades industriais e 991 trabalhadores, concentrados na extração de minerais e nas áreas alimentícias, metalurgia e mecânica (RAIS/MTE, 2014).

Em relação ao comércio, verifica-se expansão entre 1960 e 1970, que saltou de 226 para 889 estabelecimentos e de 680 para 2.222 trabalhadores (RAIS/MTE, 2014). Esse crescimento, sobretudo do varejista, se deve ao aumento da população total e urbana, e pelo fato de Corumbá ser responsável pelo atendimento de demandas da Bolívia. Em relação aos estabelecimentos prestadores de serviços, também ocorreu um acréscimo considerável, mas em termos temporais foi entre 1970 e 1975, com aumento de 91% para trabalhadores.

A intensificação das relações comerciais entre Brasil e Bolívia tornou-se possível pelo processo de exportação de bens brasileiros, bem como pela presença de consumidores bolivianos fronteiriços (BRITO, 2011). O acréscimo na circulação de mercadorias importadas e exportadas por Corumbá entre 1969 e 1970, colocou-a no posto de primeiro lugar em relação a arrecadação estadual, superando Campo Grande enquanto centro econômico.

Sobre o desenvolvimento de Puerto Suárez neste momento, um marco importante diz respeito à ferrovia, que se colocou para a Bolívia como uma grande possibilidade de desenvolvimento, principalmente após a decadência da borracha. As possibilidades de chegar a Puerto Suárez eram precárias e agravaram-se após o período da exploração da borracha. Desta forma, a partir de 1929 o exército iniciou obras de melhoramento desta via. A construção da linha férrea proporcionou o desenvolvimento da província de German Busch, onde se encontram os municípios de Puerto Suárez e de Puerto Quijarro, o segundo fundado posteriormente.

A construção da ferrovia em território boliviano teve início em 1940. “[...] algunos hechos que fueron formando la historia de esos pueblos del sureste, por ejemplo la primera estacion ferroviaria construída fue la estacion Quijarro, que luego daria vida a uno de los pueblos mas importantes de la region fronteriza: Puerto Quijarro [...]” (PPAS, 2011, p.82). A formação de Puerto Quijarro teve início neste momento, a partir da construção da primeira etapa da ferrovia em território boliviano e a inauguração da primeira estação, chamada de Quijarro em homenagem a um dos idealizadores do projeto.

Apesar do crescimento advindo da ferrovia, com o fechamento da Bahia de Cáceres¹ em 1936, o desenvolvimento de Puerto Suárez estagnou. Isso se deu pela inviabilidade da navegação comercial pela Bahia, fato que consolidou Corumbá enquanto principal porto comercial da região (ÂNGULO, 2006). Foi na década de 1950, com a chegada da Ferrovia Oriente S.A, que a ocupação desta área efetivou-se, especialmente porque a estação de Puerto Suárez passou a ser a única saída boliviana para o mar. Com a conexão da Ferrovia Oriente com a ferrovia brasileira Noroeste, as cidades de Corumbá e Puerto Suárez tornaram-se o principal caminho entre Brasil e Bolívia. Por outro lado Max (2008) explicita que, a construção da ferrovia atingiu diretamente os poucos produtores agrícolas

¹ Bahia do rio Paraguai, por onde Puerto Suárez realizava o escoamento de produtos.

e a população da região, já que intensificou a importação de produtos agrícolas tanto do Brasil quanto de Santa Cruz de la Sierra, provocando a decadência da agricultura local.

Com as facilidades de acesso possibilitadas pela ferrovia, em 1950 o Brasil tornou-se o principal fornecedor de mercadorias para o oriente boliviano, que permitiu estabelecer em Corumbá um setor comercial especializado na exportação para a Bolívia. Além disso, foram reorganizados os principais entrepostos comerciais de produtos oriundos de São Paulo e comercializados no oeste do Brasil, no norte do Paraguai e no leste da Bolívia (MANETTA, 2009).

Sobre a mineração o autor afirma que, esta não conseguiu dinamizar a economia do país e especialmente de Puerto Suárez, devido ao elevado investimento, ao escasso número de pessoas ocupadas diretamente. Pertencente ao território de German Busch e nas proximidades de Puerto Suárez, Mutún é uma das jazidas de ferro e manganês mais importantes do mundo. Sua reserva ultrapassa os 40.000 milhões de toneladas de ferro, principalmente em forma de hematina, magnetita, siderita e mineral de magnésio, representando 70% da reserva mundial. Encontra-se junto ao maciço de Urucúm no Brasil. As jazidas de ferro e manganês foram descobertas em 1848 e entraram nos projetos de desenvolvimento nacional a partir de 1904. Em 1956 a COMIBOL - Corporação Minera da Bolívia, realizou estudos para a exploração e em 1981 o governo declarou o maciço de Mutún como prioridade nacional de desenvolvimento da indústria siderúrgica. “Sin embargo, la falta de tecnología moderna, en especial energía para la explotación, transporte y embarque de mineral, causaron el cese de actividades en esa región” (FORNILLO, 2009, p.25). Na próxima parte será realizada a discussão sobre a dinâmica desta aglomeração urbana de fronteira, especificamente no período entre 1980 e 2015.

Dinâmica da aglomeração urbana de fronteira de Corumbá, Puerto Quijarro e Puerto Suárez: 1980/2015

Para compreender a dinâmica da aglomeração urbana de fronteira em tela é fundamental verificar os elementos da agropecuária. Diante disso, a tabela 01 apresenta dados referentes a estrutura dimensional dos estabelecimentos rurais de Corumbá entre 1980 e 2006. Ao analisar estes dados deve-se considerar as peculiaridades geográficas do Pantanal e neste sentido, a bacia hidrográfica do Alto Paraguai é a responsável pela formação do Pantanal, compreendendo em território brasileiro, 361.666 km², dos quais, 223.483 km² correspondem aos planaltos adjacentes, onde encontram-se as nascentes dos

rios pantaneiros. O Pantanal é dividido em 16 municípios de dois estados brasileiros. O município de Corumbá representa quase 45% do Pantanal sul matogrossense e cerca de 96% de sua área localiza-se no Pantanal.

Existem poucas estradas no interior do Pantanal e o acesso terrestre ocorre por estradas de areia ou trilhas, sendo que, no período das enchentes o acesso a algumas áreas só ocorre através de barco ou avião. Nesta perspectiva observa-se que, o espaço pantaneiro foi organizado em grandes propriedades, poucos núcleos urbanos e população reduzida. As fazendas são distantes umas das outras, fato agravado pela dificuldade de acesso ao interior da região, sobretudo no período das cheias.

Estes dados são confirmados ao verificar que, em 1980, dos 1.082 estabelecimentos rurais, 718 possuíam área superior a 501 hectares, ou seja, 66,35% do total das propriedades do município em uma área de 5.587.000 hectares, enquanto os estabelecimentos com área inferior a 500 hectares perfaziam 17,28% dos estabelecimentos e área total.

TABELA 01 - Estrutura dimensional dos estabelecimentos rurais de Corumbá: 1980/2006

Grupos de Área (ha)	1980		1996			2006		
	Estab	Área	Grupos de área (ha)	Estab	Área	Grupos de Área (ha)	Estab	Área
Até 49	187	3.124	Até 99	455	1.510.233	Até 49	992	6.984
50 a 100	54	3.568	100 a 500	89	838.507	50 a 100	71	2.883
101 a 500	123	29.130	Mais de 501	665	2.859.027	101 a 500	69	24.053
+ de 501	718	5.587.000				+ de 501	521	6.634.769
Total	1.082	5.622.822		1.209	5.207.767		1.653	6.668.690

Fonte: IBGE, Censo Agrícola (1980, 1996, 2006).

Em 2006 nota-se alterações, especialmente em relação a distribuição das propriedades, ou seja, embora as grandes propriedades continuem representando a maior parte da área destinada as propriedades rurais de Corumbá (99% da área), as propriedades com área inferior a 50 hectares tiveram um grande incremento, já que nesta contagem eram 992 estabelecimentos em uma área de 6.984 hectares. O estrato de área entre 50 e 100 hectares possuía 71 estabelecimentos em 2.883 hectares e 69 estabelecimentos constituíam o estrato de área entre 101 e 500 hectares.

Outro elemento importante diz respeito ao aumento de 81,15% (entre 1980 e 2006) dos estabelecimentos com área inferior a 50 hectares. Trata-se da inserção da pequena propriedade através de assentamentos rurais. Entre 1986 e 1999 foram criados seis assentamentos rurais no município de Corumbá. Dentre os estabelecimentos, 72,5%

apresentam área entre 15 e 18,50 hectares e 17% entre 23 e 27 hectares. Nestes estabelecimentos são desenvolvidas atividades agrícolas e a bovinocultura de leite (EMBRAPA, 2002).

Na Bolívia, o primeiro censo agropecuário foi realizado em 2013 e diferente das pesquisas realizadas pelo IBGE, o Instituto Nacional de Estadísticas – INE, não fez a distinção das propriedades rurais por grupos de área. Desta forma o INE aponta que, em 2013 a superfície rural de Puerto Suárez era de 1.260.691 hectares, divididos em 599 estabelecimentos. Em Puerto Quijarro, no mesmo ano, a superfície rural era de 143.763 hectares e 426 estabelecimentos rurais. A área destinada aos estabelecimentos rurais de Puerto Quijarro representava apenas 11,35% da área rural de Puerto Suárez, área bastante restrita para a agropecuária, tendo sua economia centrada no comércio. Importante considerar que, na década de 1990, no Oriente Boliviano, onde localizam-se Puerto Suárez e Puerto Quijarro, ocorreu reestruturação dos programas de reforma agrária e de colonização para atender reivindicações por parte dos indígenas; em 1996 foi estabelecida a revisão dos títulos agrários e de posse da terra.

[...] no município de Puerto Suárez, existem várias demandas de comunidades e grupos de pessoas para regularizar propriedades agrárias. Em 1999, o INRA entregou o título de “*Tierra Comunitaria de Origen*” (TCO) a indígenas Ayoreos na região do Rincón del Tigre que representa quase 30% da área total da província. Os grandes proprietários representam 11% da população rural e o latifúndio ocupa 44,47% das quase 715.900 hectares que se encontram em processo de titulação. Os pequenos proprietários dos quais fazem parte camponeses e indígenas ocupam apenas 34,5% do território municipal, representando em nível da população rural 67% dos habitantes (ANGULO, 2006, p.68).

Em relação ao uso da terra em Corumbá entre 1980 e 2006, ocorreu diminuição de 73,39% na área destinada a lavoura temporária, o mesmo ocorreu com a lavoura permanente, que em 2006 possuía apenas 364 hectares cultivados, sendo que o único produto cultivado entre 1980 e 2006 foi o milho. Estes dados confirmam que a agricultura não é uma atividade forte no município.

A pastagem ocupa maior parcela de terras em Corumbá, cuja área praticamente manteve-se entre 1980 e 2006 (3.657.382 hectares em 2006). Diante disso deve-se apontar que, a pecuária desenvolvida no Pantanal está adaptada as características ambientais da região, com o manejo do gado de acordo com o ritmo das águas (MORAES, 2008).

No que diz respeito a utilização da terra nos municípios bolivianos de Puerto Suárez e Puerto Quijarro verifica-se que, assim como em Corumbá, a agricultura é pouco praticada.

A área destinada para a lavoura permanente em 2013 era de 1.695 hectares em Puerto Suárez e 107 em Puerto Quijarro, enquanto a lavoura temporária contava com 47 hectares em Puerto Suárez e 32 em Puerto Quijarro. Em 2013 o milho foi cultivado em 394 hectares em Puerto Suárez e em 56 em Puerto Quijarro. A pastagem é o segmento que mais utiliza terra nos dois municípios bolivianos, mesmo que a área destinada para a pecuária em Puerto Suárez (91.074 ha) represente apenas 24,88% da área destinada a mesma atividade em Corumbá. Em Puerto Quijarro a área de pastagem corresponde a 15.097 hectares.

Dentre as atividades agropecuárias, a pecuária bovina é a mais importante e que insere Corumbá no agronegócio da carne. Neste sentido, os dados mostram que houve acréscimo tanto de estabelecimentos quanto de animais. Entre 1980 e 2006 o número de estabelecimentos com criação de gado aumentou 6,06% e o número de cabeças aumentou 22,72% (IBGE, 1980, 1996, 2006).

Nas décadas de 1980 e 1990 a pecuária do Pantanal sofreu uma série de dificuldades, especialmente em relação a queda de preço do boi gordo, ocasionando redução na capacidade de investimentos e custeio dos criadores. Neste período também foram registradas três, das quatro maiores cheias da região, a cheia de 1982, a de 1988 e de 1995 (ARAUJO, 2006). A pecuária do Pantanal caracteriza-se pela presença e investimentos de empresários de outras regiões do país, além disso os criadores estão utilizando técnicas como inseminação artificial e transferência de embriões, que potencializam a capacidade reprodutiva². Em Corumbá ocorrem as fases de cria e recria³, pois em razão dos elementos físicos desta área, a engorda é realizada em áreas de Pantanal alto, não sujeitas a inundações e de facilidade de acesso. De acordo com entrevista realizada com presidente do Sindicato Rural de Corumbá (2016), o gado criado no município segue para as fases de engorda em Campo Grande, Rio Bonito, Rio Verde e Coxim. Mesmo diante desta realidade o entrevistado (2016) aponta que, 20% das fazendas do município estão iniciando o processo de recria.

² Além disso e considerando que a raça Nelore é predominante no Pantanal, em algumas propriedades touros e fêmeas de elite de alta seleção genética são criados em sistema de produção intensivo. Ao mesmo tempo, novas raças estão sendo introduzidas na região para cruzamento e consequente melhoramento genético, como é o caso da raça Brangus, cujo número de touros vem crescendo na região (ARAUJO, 2006).

³ A fase de cria é etapa inicial da atividade. Para tanto, dois fatores são essenciais: terra e capital para investimento. O produto final é o bezerro e para chegar até ele, passa-se pela inseminação, natural ou artificial, gestação, nascimento e amamentação, até que o animal passa a ser desmamado, com 5 a 7 meses (em sistemas tradicionais, o desmame ocorre com 1 ano ou mais). Já a fase de recria é voltada para a criação de bezerros de 5 meses a 1 ano até 24 a 36 meses, quando será chamado de garrote ou boi magro.

O rebanho bovino de Corumbá é formado principalmente por gado Zebu, com distintos graus de sangue e predomínio da raça Nelore, que por suas características de precocidade e rusticidade, teve uma boa adaptação as condições físicas do Pantanal. No que diz respeito a formação social proveniente desta atividade, Araujo (2006, p.134) explica:

As grandes fazendas, que são propriedades de grupos econômicos mais poderosos ou de empresários externos à região, geralmente do sudeste, organizam-se dentro dos moldes empresariais, possuindo superintendentes, diretores administrativos, assessores, supervisores, gerentes, veterinários, técnicos em agropecuária, etc. Capatazes de campo e peões residem na propriedade o tempo todo, os demais vivem, geralmente, nas áreas urbanas. Nas fazendas típicas, os gerentes ou capatazes formam uma classe intermediária, apresentam melhores condições de vida do que o peão comum, e mantêm contato direto com o fazendeiro residindo na propriedade.

Neste contexto, o presidente do Sindicato Rural de Corumbá (2016) acrescenta que, no município, uma média de 2 mil pessoas são empregadas de forma direta e/ou indireta pela pecuária bovina. A maior parte do gado criado no município é comprado pela JBS, a compra é realizada diretamente com o criador, além dos leilões, que ocorrem mensalmente. A pecuária foi responsável por 6% da composição do PIB do município em 2014 (IBGE).

Em relação a atividade pecuária nos municípios bolivianos de Puerto Suárez e Puerto Quijarro, em 2013 o rebanho de maior representatividade era o bovino, contando com 50.941 cabeças em Puerto Suárez e 8.384 em Puerto Quijarro (INE, 2014). Diante desses números, o presidente do Sindicato Rural de Corumbá (2016) afirma que, a criação de animais nesta porção da Bolívia é destinada apenas ao consumo local. Candia e Antelo (2005) apontam que, a produção agropecuária boliviana é limitada, com mão de obra pouco qualificada e sem estruturas de apoio a promoção das exportações, além do transporte ser de alto custo e o crédito de difícil acesso.

Até o final da década de 1980 a área onde encontram-se os municípios de Puerto Suárez e Puerto Quijarro não havia sido contemplada nos programas de desenvolvimento do país. Para Angulo (2006), isso é explicado pela falta de vias de acesso e pela excessiva política centralista em torno do eixo político econômico, formado por La Paz, Cochabamba e Santa Cruz.

A indústria, nas cidades da aglomeração urbana em estudo não se coloca como significativa do ponto de vista do número de estabelecimentos e trabalhadores, embora a participação da indústria no PIB de Corumbá seja importante: 16% do PIB foi composto pela indústria em 2014 (IBGE, 2015), devido a atuação das mineradoras. Entre 1985 e

2014 o setor industrial em Corumbá apresentou crescimento negativo no número de trabalhadores, além de ser bastante oscilante no número de estabelecimentos, mas com crescimento positivo no período. A metalurgia representou 38,18% e 10,12% de trabalhadores e estabelecimentos, respectivamente, em 2014 (RAIS/MTE, 2014). A empresa Vetorial é a maior delas e especializada na produção de ferro gusa, com uma média de 370 mil toneladas produzidas por ano.

No ramo de produtos minerais não metálicos, o segundo mais importante, destaque para o Grupo Votorantim⁴, que conta com uma unidade em Corumbá - Cimentos Itaú - e outra em Puerto Quijarro - Itacamba Cimentos. As duas unidades abastecem seus respectivos países. A respeito da Votorantim Cimentos em Corumbá cabe apontar que, esta unidade produz 300 mil toneladas anualmente, com operação 24 horas por dia e com a geração de 300 empregos. Os demais ramos são compostos por pequenas unidades produtivas, com mercado local e/ou regional; exceto a mineração, que é o ramo de maior importância para Corumbá.

A produção de minério de ferro e manganês encontra-se concentrada em poucas áreas de exploração no Brasil, sendo o estado do Mato Grosso do Sul o terceiro em destaque⁵. No Mato Grosso do Sul essas áreas encontram-se especificamente nos municípios de Corumbá e Ladário, nas proximidades da fronteira com a Bolívia e fazem parte das formações da Serra do Rabicho, Morro Grande, Serra de Santa Cruz, Morro de Tromba dos Macacos, Serra do Jacadigo e Morro do Urucum⁶ (LAMOSO, 2011). No período entre 1976 e 1994 a Vale do Rio Doce possuía 46,66% das ações da Urucum Mineração, cujo controle era compartilhado em proporção igual com o governo estadual, sendo apenas 6,68% de participação da iniciativa privada, por meio da CONVAP, que explorava a área da Serra do Jacadigo⁷ (COSTA, 2014). Na década de 1990 duas empresas exploravam

⁴ A Votorantim Cimentos é uma das maiores indústrias de cimento, concreto, agregados e argamassas do mundo, com uma receita de R\$ 12.9 bilhões em 2014. Possui unidades em 13 países.

⁵ **O estado do Mato Grosso do Sul encontra-se atrás do Pará e de Minas Gerais. No segundo estão as maiores empresas de mineração, com cerca de 20 municípios produtores (representam 72% do volume total de minério de ferro exportado) (BRITO, 2011). A concentração das empresas em Minas Gerais está relacionado com a proximidade do mercado interno, bem como do mercado externo, por meio dos portos de Tubarão e Sepetiba, com a infraestrutura ferroviária e portuária.**

⁶ Todas essas serras e morros compõem o Maciço do Urucum.

⁷ Entre novembro de 1994 e março de 1995, o governo federal, através da Vale, incorporou as ações dos governos estaduais de Mato Grosso e Mato Grosso do Sul, mantendo o percentual da iniciativa privada, e a partir daí passou a controlar 100% das ações da Urucum Mineração S.A.

minério de ferro e manganês em Corumbá e Ladário, a Vale do Rio Doce através da Urucum Mineração e a Rio Tinto Zinc, que adquiriu a Mineração Corumbaense Reunida⁸. Até 2008 estavam instaladas em Corumbá e Ladário as seguintes empresas de exploração de minério de ferro: Corumbá Mineração (COMIN), do Grupo Vetorial; a Urucum Mineração SA. (UMSA), da Vale (VALE); Mineração Corumbaense Reunida (MCR), pertencente à multinacional Rio Tinto do Brasil (RTB); Mineração e Metálicos do Brasil Ltda. (MMX), do Grupo EBX e Mineração Pirâmide Participações (MPP) (LIMA, 2008). Entretanto, com a crise de 2008/2009, ocorreram alterações, a Rio Tinto do Brasil vendeu suas operações no Mato Grosso do Sul para a Vale e a MMX vendeu seu mais importante investimento - a MMX metálicos, para o Grupo Vetorial, mantendo apenas a mina. A partir de 2009, a Vale, já privatizada, detém 90% da produção mineral de Corumbá.

Com relação à produção de manganês, a Sobramil produziu em 1992, 34.585 toneladas, caindo para 24.000 em 1993 e encerrando 1994 com 6.000 toneladas; desde então a empresa não participa mais da produção. O mesmo ocorreu com a Mineração Mato Grosso, que reduziu de 137.533 toneladas em 1992 para 4.635 em 1995, último ano de sua produção. A MCR deixou de lavrar manganês em 1994 para concentrar-se na exploração exclusiva de minério de ferro, e com isso, a empresa controlada pela Vale do Rio Doce tornou-se a única empresa a explorar o manganês no estado. Em 2013 a produção nacional foi de 2,8 milhões de toneladas, e deste montante, 14,6% diz respeito a produção do Mato Grosso do Sul (DNPM, 2014). Em média, 90% da produção de manganês é consumida pelo mercado interno, especialmente nos estados de São Paulo e Minas Gerais, o restante é exportado para a Venezuela e Argentina.

Em relação a produção brasileira de minério de ferro, em 2013 foram 386,3 milhões de toneladas, sendo que, desse montante 2% diz respeito ao minério de ferro do Mato Grosso do Sul. Já em 2014 a produção brasileira de minério de ferro foi de 411,8 milhões de toneladas, enquanto a produção do Mato Grosso do Sul foi de apenas 1,2%. O número de empregos gerados na exploração do minério de ferro em Corumbá em 2008 foi de 1.253, sendo 709 empregos diretos e 544 empregos indiretos. Na extração do manganês, neste

⁸ “A Mineração Corumbaense Reunida foi adquirida em 1991 pela empresa EFX Investimentos e Participações Ltda, subsidiária do grupo TVX de propriedade do empresário Eike Fuhskem Batista. O grupo, de capital nacional, adquiriu a Mineração Corumbaense em associação com a empresa Rio Tinto Brasil, uma subsidiária da empresa britânica Rio Tinto (uma das maiores mineradoras do mundo)”(LAMOSO, 2011, p.07).

mesmo ano, foram 459 empregos diretos e 354 indiretos, totalizando 813 empregos (DNPM, 2013, 2014).

No que diz respeito a exploração de minérios da Morraria de Mutúm⁹, no município de Puerto Suárez, não há nenhuma empresa realizando tais atividades, visto os impasses em relação as exigências do país para a realização da mesma. Em 2006 a MMX realizou um projeto de exploração e construção de um forno de processamento de ferro gusa, entretanto o mesmo não foi embargado, pois não foram cumpridas as leis ambientais. Em 2007 o governo federal assinou contrato com a empresa indiana *Jindal Steel e Power*, com previsão de investimentos na ordem de US\$ 2,1 bilhões, construção de fornos e de uma termoelétrica; o contrato foi revisto e igualmente não teve prosseguimento. Exceto a unidade da Votorantim Cimentos em Puerto Quijarro, que contou em 2014 com uma produção de 170.000 toneladas, as cidades bolivianas não contam com outras indústrias de médio e/ou grande porte.

Mesmo com dificuldades, a mineração representa o setor industrial mais dinâmico de Corumbá; exceto esse, os demais atendem majoritariamente o mercado local e regional. Nas cidades de Puerto Suárez e Puerto Quijarro a representatividade industrial é ainda menor, pois a única indústria de grande porte é a Itacamba Cimentos do Grupo Votorantim. Nesta formação socioespacial, portanto, a indústria não representa atividade de maior importância, como ocorre com a pecuária.

Em relação a dinâmica comercial de Corumbá verifica-se o contínuo aumento de estabelecimentos e trabalhadores no comércio varejista. Diferente foi com o comércio atacadista, que teve ampliação até 1990, com redução em 2000, a partir do qual voltou a ter expansão. Os dados sobre o comércio em Puerto Suárez e Puerto Quijarro não estão disponíveis no mesmo formato daqueles de Corumbá. O INE (2012) aponta que, em Puerto Quijarro, 42,4% da população trabalha no setor de comércio e serviços, enquanto em Puerto Suárez, 23,4% da população está vinculada ao comércio e/ou serviços. O comércio nas cidades bolivianas, especialmente em Puerto Quijarro, teve grande impulso a partir da década de 1990. Durante as décadas de 1970 e 1980 o comércio oferecido aos brasileiros constituía-se em artesanato indígena e artefatos de prata com mistura de estanho.

⁹ Trata-se de uma das maiores jazidas de minério de ferro do mundo, com uma média de 40.205 milhões de toneladas.

Segundo Oliveira (2009), nos anos 1990 a migração para Puerto Suárez e Puerto Quijarro, intensificou-se em função da atração exercida pelo comércio varejista com o Brasil. Os migrantes, que dirigiram-se para as cidades de fronteira, eram, em sua maioria, do próprio departamento de Santa Cruz. Manetta (2009) aponta que, este movimento populacional pode ser apenas mais uma etapa no movimento que se iniciou nos departamentos do Altiplano e se encaminhou para a cidade de Santa Cruz de la Sierra, e que depois pode continuar até Corumbá ou para a região metropolitana de São Paulo.

A abertura das importações, bem como a queda do Dólar, estimularam o comércio nesta área de fronteira, intensificando o contato e as relações entre brasileiros e bolivianos. Neste período surgiu, nas imediações da divisa Brasil-Bolívia, uma feira, que foi sendo estruturada para abrigar pequenos comerciantes, que em sua grande maioria, ofereciam uma variedade de produtos importados. “ Nessa época, devido à falta de infra-estrutura, os produtos eram colocados no chão para serem comercializados, o que fez com que a área atualmente conhecida como Feirinha Boliviana passasse a ser popularmente chamada de ‘shopping chão’ ” (SILVA, 2010, p.36).

Ainda na década de 1990 foi criada em Puerto Quijarro, a Zona Franca Central Aguirre, com lojas que ofereciam equipamentos eletrônicos, bebidas, perfumes e demais produtos importados, o qual empregou muitos corumbaenses. Em Corumbá, neste mesmo período, foi criada a Associação dos Pequenos Comerciantes Brasileiros e Bolivianos – Feira BrasBol¹⁰.

O comércio de Puerto Suárez e Puerto Quijarro, de forma geral, tem diminuído o número de trabalhadores ou fechando seus estabelecimentos. Segundo entrevista realizada, Céspedes (2015) aponta que, até outubro de 2015 cerca de 65% dos funcionários do shopping China, haviam sido dispensados. Como visto anteriormente, 42% da população de Puerto Quijarro trabalha no comércio e nos poucos serviços disponíveis, isso numa contagem oficial, ou seja, o número de pessoas envolvidas no comércio do município é maior. Essa diminuição também está relacionada com o fechamento da Zona Franca, que empregava grande número da população dos municípios bolivianos.

¹⁰ A Feira BrasBol, fundada em 1995, contava com 365 barracas quando foi registrada. Porém, conforme entrevista realizada com os comerciantes da Feira, por Silva (2010), desde 1985 a Feira já existia, contando com 98 barracas e com um grupo de imigrantes bolivianos oriundos das cidades de Santa Cruz de la Sierra, Cochabamba, La Paz, Oruro, Beni, Sucre, Tarija, Puerto Quijarro, Puerto Suárez e Arroyo Concepcion. Em 2010 a feira contava com 156 barracas, contudo, a mesma foi interdita em 2013, devido a irregularidades, e não voltou mais a ser realizada.

Os serviços que mais aumentaram em Corumbá entre 1985 e 2014 foram os relacionados a administração pública direta e autárquica, que contou com crescimento de 66,26% no número de trabalhadores e diminuição de mais da metade dos estabelecimentos (3.526 trabalhadores e 04 estabelecimentos em 2014) (RAIS, MTE, 2014). Também com crescimento, o setor de transportes e comunicações, registrou 61,62% e 79,85% (1.503 trabalhadores e 129 estabelecimentos em 2014) (RAIS, MTE, 2014) de crescimento no número de trabalhadores e estabelecimentos, respectivamente. O único setor que apresentou diminuição foi o de instituições de crédito, seguros e capitalização.

Em relação aos serviços médicos, odontológicos e veterinários, em 2014 eram 99 estabelecimentos e 731 trabalhadores, enquanto o DATASUS (2016) contabiliza 130 estabelecimentos de saúde e 204 leitos¹¹. Silva (2010) explicita que, o Hospital Beneficência Corumbaense e os postos de saúde do município, são bastante frequentados por bolivianos, visto que, no país não existe serviço público de saúde para a população de 1 a 60 anos (exceção para as gestantes).

A respeito dos serviços de educação é importante explicitar que, as escolas públicas e particulares de Corumbá são muito frequentadas por bolivianos, tanto no Brasil quanto na Bolívia a educação básica é gratuita, contudo o fluxo para o estudo no ensino fundamental e médio só ocorre no sentido Bolívia- Brasil. Silva (2012) aponta que, em 2011 cerca de 600 alunos bolivianos estudavam na rede pública de Corumbá, que neste período contava com 18.000 estudantes. É no ensino superior, contudo, que nota-se maior interação. Corumbá conta com duas instituições de ensino superior privadas e uma pública, a Universidade Federal do Mato Grosso do Sul (UFMS); em todas elas existem bolivianos matriculados. Na Bolívia existem duas instituições privadas, a *Universidad Técnica Privada Cosmos* (UNITEPC), em Puerto Quijarro e a *Universidad Autónoma Gabriel René Moreno* (UAGRM), em Puerto Suárez.

Entre os serviços existentes em Corumbá e em Puerto Quijarro, destacam-se aqueles direcionados ao transporte de mercadorias na Estação Aduaneira de Corumbá¹². Entre 2011 e 2015 tiveram momentos de crescimento e diminuição, tanto em relação aos valores

¹¹ Estão incluídos nos estabelecimentos de saúde: Centro de Saúde Psicossocial (3), Unidade Básica de Saúde (21), Clínica Especializada (26), Consultórios (36), Hospital Geral (1), Policlínica (13), Unidades de Pronto Atendimento (2), Unidade de Serviço de Apoio de Diagnose e Terapia (24), Unidade de Vigilância em Saúde (1), Unidade Móvel de Nível Pré-Hospitalar (3) (DATASUS, 2016).

¹² Até o ano de 2013 os produtos importados entravam sem controle na Bolívia. É neste mesmo ano que foi criada a ACI – Área de Controle Integrado, que concentram-se tanto a brasileira quanto a boliviana no Porto Seco de Corumbá.

quanto a movimentação de caminhões. Em 2011 foram importados em Corumbá, US\$ 2.739.650, e exportados US\$ 687.375.080; em 2015 as importações foram na ordem de US\$ 2.297.100.813 e as exportações US\$ 251.582.506.

Sobre a movimentação de caminhões ocorreu uma queda de 62,4% nos caminhões destinados a importação, com registro de 2.904 em 2015, enquanto os caminhões de exportação eram 29.989 no mesmo ano. Em entrevista, o diretor da Estação Aduaneira de Corumbá¹³ (2015) afirmou que, os produtos mais exportados do Brasil (via Corumbá e por rodovia) pela a Bolívia são: papel, feno e linha branca, enquanto os mais importados são: feijão e borato¹⁴. Através de Corumbá e Puerto Quijarro passam mais de 95% do comércio bilateral entre o Brasil e a Bolívia, além de fluxos comerciais destinados a outros países.

Do lado boliviano, a Ferrovia Oriental é um dos principais meios de transporte de pessoas entre esta área e a cidade de Santa Cruz de la Sierra (SILVA, 2012). Além disso, é o principal meio de transporte para o escoamento da soja produzida no país, bem como da importação de combustíveis, aço e maquinários agrícolas. Os fluxos de produtos com destino a Corumbá passam pelo ramal ferroviário que atravessa o município; outro ramal da ferrovia é o de Ladário, com término no Porto Granel Química, atualmente encontra-se desativado.

No que diz respeito ao turismo, com a reforma da BR 262 no início da década de 1990, a atividade ganhou destaque em Corumbá, logo ocorreu a instalação de empresas especializadas, como agências de turismo, empresas de transporte, etc. Neste mesmo período foi criada a Estrada Parque do Pantanal, antigo caminho que ligava Corumbá a Campo Grande. A estrada possui 120 quilômetros e atravessa quatro sub regiões do Pantanal: Miranda, Abobral, Nhecolândia e Paraguai. Com o desenvolvimento do turismo em Corumbá e com o fluxo de compristas em Puerto Quijarro, ocorreu o crescimento do número de meios de hospedagem na última. Em sua maioria tratava-se de pequenos estabelecimentos, os quais serviam principalmente para atender vendedores vindos de outras áreas da Bolívia. Neste sentido, Paixão (2006, p. 145) aponta:

Em Puerto Quijarro, a transformação produzida pelo turismo de compras foi a mais significativa dentre os quatro municípios, pois nessa localidade, no início dos anos 90, foram instalados 19 meios de hospedagem de vários níveis de atendimento, numa pequena área urbana, dos quais somente 13 (60%) ainda mantinham atividades no ano de 2002.

¹³ AGESA - Armazens Gerais Alfandegados de Mato Grosso do Sul. Trata-se de um grupo de empresas que presta serviços técnicos e especializados, relacionados com armazenagem e movimentação de mercadorias de importação e exportação para a Receita Federal no porto seco de Corumbá.

¹⁴ De acordo com Fernandes (2015), 95% da produção de feijão da Bolívia é importada pelo Brasil.

Em 2015 existiam em Corumbá 47 empresas que vendiam pacotes de pesca no Pantanal e duas em Puerto Suárez. Neste mesmo ano estiveram em Corumbá, 218.111 turistas, com os maiores emissores representados pelos estados do Mato Grosso do Sul, Mato Grosso, São Paulo e Goiás¹⁵ (CORUMBÁ, 2016). Nas cidades bolivianas o turismo de pesca não possui uma movimentação expressiva. O maior movimento, mesmo com toda queda que teve nos últimos anos, continua sendo o movimento de compristas. A partir dessa breve análise verificou-se que, as dinâmicas são muitas e estão relacionadas ao comércio e serviços, ao transporte de mercadorias, ao turismo, a mineração e a pecuária. Silva (2010, p.11), a respeito das cidades de Corumbá e Puerto Quijarro, enfatiza que:

Na primeira, elas desempenham uma função de ponta de um corredor de exportação de minério de ferro, que liga a bacia do Prata com outros países do mundo, no entanto, esta atividade se encontra pouco diversificada e verticalizada nestas cidades, até mesmo para a exploração mineral são encontrados empecilhos, como no caso boliviano. Já na soja, as cidades desempenham uma função de entreposto de beneficiamento e embarque, especialmente em Puerto Quijarro, e de transbordo, no caso de Corumbá. Destas conclusões derivamos a questão de que, em que medida essas cidades não se beneficiariam de uma melhor articulação na escala local que visasse uma maior integração no setor de transporte e logística, que constitui um setor pleno em desafios para ambos os dois lados da fronteira.

Tendo sua formação socioespacial na grande propriedade, tanto as cidades bolivianas quanto Corumbá, pouco diversificaram suas atividades industriais, tendo no terciário suas principais atividades, no caso de Corumbá soma-se a pecuária.

Considerações finais

O período colonial e as décadas seguintes foram fundamentais para o processo de expansão da cidade de Corumbá. Através da criação de gado e do porto alfandegário teve-se o aumento da população e a ampliação do comércio. Além disso, a chegada de um grande contingente militar demandou a oferta de bens e serviços, fortalecendo desta forma, a expansão do centro urbano de Corumbá, que teve neste período uma importante evolução de suas atividades produtivas, com destaque no contexto da província e também na região Sudeste do Brasil, por meio da pecuária.

Neste momento o crescimento e desenvolvimento de Corumbá e Puerto Suárez não ocorreu simultaneamente; Corumbá teve crescimento rápido, principalmente em razão do

¹⁵ Em 2015 existiam em Corumbá 61 meios de hospedagem e 22 agências de viagem.

porto e das atividades ali desenvolvidas, além da pecuária, Puerto Suárez teve sua fundação enquanto vila atrelado a uma série de dificuldades e problemas nacionais. A formação socioespacial de Corumbá foi conduzida pela pecuária, com grandes propriedades rurais e relações servis. Enquanto Corumbá entrava em outra etapa de seu crescimento urbano e de suas atividades através do comércio articulado fundamentalmente à navegação fluvial para atender seus habitantes e aos processos de distribuição para demais cidades, na Bolívia a ocupação principiava e Puerto Suárez iniciava lentamente o mesmo processo.

Com a redução populacional, a mudança do eixo econômico para Campo Grande e a decadência do comércio fluvial, a relação entre Corumbá e Puerto Suárez foi intensificada. A construção da ferrovia entre as cidades proporcionou uma importância estratégica para Corumbá, no sentido de tornar-se o principal entreposto comercial com destino a Bolívia, especialmente porque Puerto Suárez ficou impossibilitada de realizar os processos de importação e exportação pela Bahia de Cáceres. Se por um lado a relação de Corumbá com o restante do Mato Grosso do Sul e do Brasil sofreu impactos negativos, a relação com Puerto Suárez e com a Bolívia ganhou importância fundamental.

Em Corumbá, a pecuária bovina tornou-se a única e mais importante atividade agropecuária, visto as características físicas do Pantanal e as dificuldades na prática da agricultura. Sobre as atividades agropecuárias desenvolvidas nos municípios bolivianos, verificou-se que, estas ocorrem em pequena escala e não acompanharam o desenvolvimento e crescimento ocorrido nas cidades brasileiras. O processo de regulamentação das terras, bem como a falta de incentivo e atenção para tais atividades nesta área de fronteira não permitiram que os municípios de Puerto Suárez e Puerto Quijarro participassem da dinâmica agropecuária boliviana, que na realidade é muito recente no país.

Puerto Quijarro e Puerto Suárez estão fracamente inseridas na economia boliviana, que tem seu eixo econômico centrado em La Paz, Santa Cruz, Cochabamba e Oruro, ou seja, essas cidades de fronteira da Bolívia com o Brasil, se encontram em posições marginais na economia nacional, colocando-se diretamente na dependência de Corumbá, através do comércio, dos serviços e em oportunidades de desenvolvimento de sua economia. Isso ocorre especialmente pelo distanciamento econômico, político e social que foi sendo construído entre Puerto Quijarro e Puerto Suárez com a Bolívia. Essas cidades foram criadas sem incentivo do governo para programas de colonização ou através da construção

de infraestruturas. Essa situação é verificada, por exemplo, na ausência de investimentos do Estado na exploração dos minérios existentes na Serra do Mutún, a quarta maior do mundo e que se localiza no município de Puerto Suárez.

Referências

- ÂNGULO, J, L, G. *O terceiro lado da fronteira*. Processos e transformações dos espaços agrários no pantanal: estudos de caso em comunidades da Bolívia e do Brasil. tese (doutorado) 2006. Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2006.
- ARAÚJO, A, P, C, de. *Pantanal: um espaço em transformação*. Tese (Doutorado em Geografia), 2006. Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2006.
- ARAÚJO, A, P, C, de; BICALHO, A, M, S, M de. Crescimento econômico e organização do espaço agrário do Pantanal de Mato Grosso do Sul. XIX Encontro Nacional de Geografia Agrária, *Anais...* São Paulo, 2009.
- BEAUJEU-GARNIER J; CHABOT, G. *Tratado de geografía urbana*, n.711. Buenos Aires, 1970.
- BERTHOLI, A. *O lugar da pecuária na formação sócio-espacial sul mato-grossense*. Dissertação (mestrado) 2006, Universidade Federal de Santa Catarina. Florianópolis, 2006.
- BRASIL. Ministério da Integração Nacional. *Proposta de reestruturação do Programa de Desenvolvimento da Faixa de Fronteira*. Secretaria de Programas Regionais, Programa de Desenvolvimento da Faixa de Fronteira, Brasília: MIN, 2005.
- BRITO, N, M, de. Desenvolvimento econômico e mineração: uma abordagem da atividade em Corumbá, MS. *Entre-Lugar*, ano 2, n. 4, Dourados, 2011.
- BRAZIL, M. C. Brasil e Portugal no período Pombalino: ocupação geoestratégica de Mato Grosso. IV Congresso Internacional de Estudos Ibero-Americanos, *Anais...* Porto Alegre, 2000.
- CORRÊA, L, S. *História e fronteira: o Sul de Mato Grosso, 1870-1920*. Campo Grande: Editora UCDB, 1999.
- COSTA, G, V, L da. Esquemas de fronteira em Corumbá (MS): Negócios além do legal e do ilegal. *Dilemas*, v.7, n.2, Rio de Janeiro, 2014.
- EMBRAPA. *Considerações sobre a saída de bovinos do município de Corumbá*. Circular técnica, Corumbá, 1981.
- _____. *Arroz e Feijão*. Circular técnica, n.67. Goiânia, 2002.
- GARCIA, D, S, da C. *Mato Grosso (1850-1889): uma província na fronteira do Império*. Dissertação (Mestrado em História Econômica), 2001, Unicamp, Campinas, 2001.
- IBGE. *Censo Agrícola de 1960: Mato Grosso, Goiás, Rio de Janeiro*, 1967.
- _____. *Censo Agropecuário – Mato Grosso, Goiás: 1970*. Rio de Janeiro, 1975
- _____. *Censos Comercial e de Serviços – Mato Grosso, Goiás: 1960*. v.4. Rio de Janeiro, 1967.

- _____. *Censos Demográfico e Econômicos – Mato Grosso, Goiás: 1950*. Rio de Janeiro, 1955.
- _____. *Censo Industrial – Mato Grosso, Goiás:1960, v.3*, Rio de Janeiro, 1966.
- _____. *Censo Industrial – Mato Grosso, Goiás:1960. v.4*. Rio de Janeiro, 1973.
- LAMOSO, L, P. Dinâmicas produtivas da economia de exportação no Mato Grosso do Sul- Brasil. *Revista Mercator*, v. 10, n. 21, Fortaleza, 2011.
- LIMA. L, M. *Avaliação Ambiental Estratégica (AAE) do polo minero-industrial de Corumbá*. Rio de Janeiro: LIMA/COPPE/UFRJ, 2008.
- MACHADO, L, O. Limites, Fronteiras, Redes. In: STROHAECKER, T, et al. (Org.). *Fronteiras e Espaço Global*. Porto Alegre: AGB-Seção Porto Alegre, 1998.
- MAMIGONIAN, A. Inserção de Mato Grosso ao mercado nacional e a gênese de Corumbá. *Geosul* , n. 1, Florianópolis, 1986.
- MANETTA, A. *Dinâmica populacional, urbanização e ambiente na região fronteira de Corumbá*. Dissertação (Mestrado em Demografia) 2009. Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2009.
- MAX, C, Z. Desenvolvimento das economias locais de fronteira: as dissemetrias, as possibilidades de cooperação econômica e o papel das proximidades organizacionais. *Revista OIDLES*, v.2, n.5, Málaga, dez, 2008.
- MORAES, A, S. *Pecuária e conservação do Pantanal: análise econômica de alternativas sustentáveis – o dilema entre benefícios privados e sociais*. Tese (Doutorado Economia), 2008, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2008.
- OLIVEIRA, T. C. M. *Uma fronteira para o pôr-do-sol: um estudo geoeconômico sobre uma região de fronteira*. Campo Grande: Editora UFMS, 1998.
- _____, T. C. M. “*Os elos de integração: O exemplo da fronteira Brasil-Bolívia*”. In: COSTA, E. A & OLIVEIRA, M. A. M (Org.). *Seminário de Estudos Fronteiriços*. Corumbá: UFMS, 2009.
- PAIXÃO, R, O. *Turismo na fronteira: identidade e planejamento de uma região*. Campo Grande: Ed. UFMS, 2006.
- PPAS. *Recorriendo los Municipios del Corredor Bioceánico*. PUERTO SUÁREZ: passado y presente. Santa Cruz de la Sierra, 2011.
- QUEIROZ, P, R, C. Uma esquina nos confins do Brasil: o Sul do Mato Grosso Colonial e suas vias de comunicação (projetos e realidades). *Fronteiras*, v.11, n.19, Dourados, 2009.
- SENA, D, M de. Trabalhadores livres no “baixo Paraguai” do Império do Brasil. *Fronteiras*, v.12, n.22, Dourados, 2010.
- SILVA, L, P, B. Cadeias produtivas em zona de fronteira: Corumbá (MS) e Puerto Suarez (BOL). In: XVI encontro Nacional dos Geografos, *Anais...* Porto Alegre, 2010.
- _____, L, P, B da. *A Geografia das cidades gêmeas de Corumbá (Brasil) e Porto Suarez (Bolívia): interações espaciais na zona de fronteira Brasil-Bolívia*. Dissertação (Mestrado em Geografia) 2012, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2012.
- SOUZA, J, C. *Sertão Cosmopolita: tensões da modernidade de Corumbá (1872-1918)*. São Paulo: Alameda, 2008.

TONELLI, J. O. *El Peabirú Chiquitano*. Santa Cruz de la Sierra: Editorial el País, 2007.