

GÊNESE E CONSTITUIÇÃO DA REGIÃO FRONTEIRIÇA DE CORUMBÁ: DE FRONTEIRA INDÍGENA A UNIDADE ESPACIAL DE INTEGRAÇÃO TRANSNACIONAL

GENESIS AND CONSTITUTION OF THE BORDER REGION OF CORUMBÁ: FROM INDIGENOUS FRONTIER TO SPACE UNIT OF TRANSNATIONAL INTEGRATION

Alex Manetta¹

Endereço: Universidad Autónoma del Estado de Hidalgo, Calle
Artículo 115, Boulevard Colosio, Colosio, 42084 Pachuca de Soto,
Hgo., México.

E-mail: alexmanetta@hotmail.com

Tomás Serrano Avilés²

Endereço: Universidad Autónoma del Estado de Hidalgo, Calle
Artículo 115, Boulevard Colosio, Colosio, 42084 Pachuca de Soto,
Hgo., México.

E-mail: tomascongreso@hotmail.com

Resumo: A região fronteiriça de Corumbá se apresenta como o resultado recente de um longo processo de gênese e consolidação. Durante esse processo, evoluiu de 'fronteira indígena' a um espaço de integração transnacional, onde sua reconfiguração territorial progrediu simultaneamente ao aumento da circulação migratória e à novas tendências de crescimento e de redistribuição espacial da população, revelando novas funções de seu papel geopolítico na ordem sócioeconômica internacional, especificamente no âmbito do MERCOSUL.

Palavras-chave: Fronteira, Corumbá, Bolívia.

Abstract: The border region of Corumbá presents itself as the recent result of a long process of genesis and consolidation. During this process, it evolved from an 'indigenous frontier' to a space of transnational integration, where its territorial reconfiguration occurred simultaneously with the increase of the migratory circulation and a new tendency of growth and spatial redistribution of the population, revealing new functions of its geopolitical role in the international socio-economic order, specifically in the MERCOSUL context.

Keywords: Border, Corumbá, Bolívia.

¹ Bacharel em Geografia (IG/Unicamp), Mestre e Doutor em Demografia (IFCH/Unicamp) com pós-doutorado na Escola Nacional de Ciências Estatísticas (ENCE/IBGE). Função e afiliação: Professor Pesquisador afiliado à Área Acadêmica de Sociología y Demografía do Instituto de Ciencias Sociales y Humanidades da Universidad Autónoma del Estado de Hidalgo (ICSHu/UAEH).

² Doutor em Ciências Sociais pela Universidade da Fronteira Norte. Professor-pesquisador no Instituto de Ciências Sociais e Humanidades da Universidade Autónoma do estado de Hidalgo.

Introdução

As fronteiras internacionais sul-americanas se configuraram historicamente como periferias dos territórios nacionais, frequentemente esquecidas pelas iniciativas estatais e relativamente distantes dos mais dinâmicos centros políticos e econômicos das nações. A partir da última década do século XX, porém, com a emergência e fortalecimento do MERCOSUL, áreas fronteiriças passaram a ser revalorizadas como espaços privilegiados do comércio, do transporte de cargas e do deslocamento de pessoas, passando por significativas mudanças em seu papel geopolítico, sobretudo no âmbito das estratégias desenvolvidas para a promoção de inserções regionais mais competitivas no mercado internacional³.

Esse processo promoveu a integração social, econômica e logística entre países vizinhos e possibilitou a emergência de novos padrões de mobilidade espacial da população, condições que levaram à consolidação de regiões fronteiriças internamente dinamizadas por deslocamentos pendulares e de curta distância ao mesmo tempo em que estão inseridas em processos mais amplos da migração internacional. Os reflexos dessa integração podem ser vistos tanto através do desenvolvimento de uma nova configuração territorial quanto a partir de alterações nas tendências da dinâmica demográfica em localidades fronteiriças⁴.

No caso específico da região fronteiriça de Corumbá (RFC), reconhece-se uma dinâmica vinculada simultaneamente à revalorização da fronteira como espaço de trânsito e às necessidades básicas da população de seu entorno, onde Corumbá se articula tanto como núcleo regional de comércio e de prestação de serviços⁵ quanto como abrigo temporário de imigrantes bolivianos que, após deslocamentos internos à Bolívia, se instalam temporariamente em localidades fronteiriças para depois buscarem abrigo em regiões metropolitanas brasileiras⁶.

Em Corumbá a presença de bolivianos se vê facilitada pelo baixo controle exercido na fronteira, assim como pelo estatuto oficial da faixa fronteiriça (Lei 6.634 de 02/05/1979), que permite aos vizinhos circular, residir, trabalhar e estudar no Brasil,

³ GADELHA, C. A. G. e COSTA, L. A política nacional de integração e desenvolvimento das fronteiras: o Programa de Desenvolvimento da Faixa de Fronteira - PDFF. In: OLIVEIRA, T. C. M. de (Org.) Território sem limites. Estudos sobre fronteiras. Campo Grande: Editora da UFMS, 2005, p. 25-46.

⁴ PERES, Roberta G. Mulheres na fronteira: a migração de bolivianas para Corumbá-MS. *Territórios e Fronteiras*, Cuiabá, v. 8, n. 2, p. 120-137, 2015. BAENINGER, Rosana. O Brasil no contexto das migrações internacionais da América Latina. In: Centro de Gestão e Estudos Estratégicos, *Populações e políticas sociais no Brasil: os desafios da transição demográfica e as migrações internacionais*. Brasília: CGEE, 2008, p. 248-264.

⁵ MULLER, Karla M. e OLIVEIRA, Tito C. M. de. Identificação de elementos da cultura e da identidade apresentados pela mídia impressa na região de fronteira. Trabalho apresentado no *XXVIII Congresso da Intercom*. Rio de Janeiro, 2005.

⁶ XAVIER, Iara Rolnik. A inserção socioterritorial de migrantes bolivianos em São Paulo. Uma leitura a partir da relação entre projetos migratórios, determinantes estruturais e os espaços da cidade. In BAENINGER, R. (Org.) *Imigração boliviana no Brasil*, Campinas: Nepo/Unicamp; Fapesp; CNPq; Unfpa, 2012.

especificamente em municípios limítrofes, características que concorrem para a inserção daquela cidade como espaço de trânsito de bolivianos no Brasil⁷. Apesar de representar um volume relativamente pouco expressivo de pessoas, a migração de bolivianos com destino no Brasil é um exemplo do incremento recente da mobilidade transfronteiriça sul-americana⁸, cujos impactos são visíveis através da intensificação do crescimento e de um processo de redistribuição espacial da população em localidades fronteiriças, notadamente nos estados de Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Acre e Roraima⁹.

Através das informações possibilitadas pela pesquisa ENCOR¹⁰, avaliou-se que a maior parte dos imigrantes bolivianos residentes em Corumbá, antes de atravessarem a fronteira com o Brasil, protagonizaram uma intensa migração interna na Bolívia, destacando-se o papel daquela cidade na dinâmica migratória boliviana, em uma outra posição que não a de migração de vizinhança, tão comum em áreas fronteiriças. Reconhece-se o efeito de diversas ondas migratórias, empreendidas durante cerca de 50 anos e que continuam ainda em vigor¹¹. Nesse sentido, a presença crescente de bolivianos no Brasil, seja em regiões metropolitanas ou em cidades fronteiriças, tem sido encarada como um dos reflexos do deslocamento interno massivo de bolivianos¹², fenômeno relacionado a uma histórica busca por melhores condições de vida¹³.

Essas são evidências de que na RFC houve uma evolução qualitativa nas formas de mobilidade espacial da população, fenômeno que possui condicionantes relacionadas a uma série de fatores, dentre os quais se destacam: a intensa migração interna boliviana, a emigração de bolivianos com destino no Brasil e a revalorização estratégica de localidades fronteiriças como espaços transnacionais de trânsito, de trocas e de prestação de serviços¹⁴.

Feitas essas considerações, propõe-se como objetivo geral desse artigo descrever o processo de gênese e de constituição da RFC como unidade espacial de integração transnacional, através de uma periodização que sistematiza o papel da

⁷ SOUCHAUD, Sylvain e CARMO, Roberto L. do. Migração e mobilidade no Mercosul: fronteira do Brasil com Bolívia e Paraguai. Trabalho apresentado no *XV Encontro Nacional de Estudos Populacionais*, Caxambu, 2006.

⁸ PATARRA, Neide L. Migrações Internacionais de e para o Brasil Contemporâneo. São Paulo em Perspectiva, São Paulo, v.19, n.3, p. 23-33, 2005.

⁹ SOUCHAUD, Sylvain e FUSCO, Wilson. Diagnóstico das migrações internacionais entre Brasil, Paraguai e Bolívia. In Centro de Gestão e Estudos Estratégicos, *Populações e políticas sociais no Brasil: os desafios da transição demográfica e as migrações internacionais*. Brasília: CGEE, 2008.

¹⁰ A pesquisa ENCOR (*Encuesta Corumbá*) foi realizada em Corumbá, em outubro de 2006, e seu questionário foi aplicado de acordo com o método 'bola de neve' junto a 215 domicílios, nos quais pelo menos um chefe tenha nascido na Bolívia.

¹¹ PERES, Roberta G., SOUCHAUD, Sylvain e BAENINGER, Rosana. Mulheres na fronteira Brasil - Bolívia: primeiros resultados. Trabalho apresentado no *XVI Encontro Nacional de Estudos Populacionais*, Caxambu, 2008.

¹² SOUCHAUD, Sylvain e CARMO, Roberto L. do. Migração e mobilidade no Mercosul: fronteira do Brasil com Bolívia e Paraguai, *idem*.

¹³ ONU (1998). *Bolívia: un examen de la migración internacional en la comunidad andina usando datos censales*. Santiago de Chile: Naciones Unidas, 1998.

¹⁴ PERES, Roberta G., SOUCHAUD, Sylvain e BAENINGER, Rosana. Mulheres na fronteira Brasil - Bolívia: primeiros resultados, *idem*.

fronteira e seu sentido geopolítico em sucessivos períodos. Como objetivo específico se propõe colocar ênfase na análise e descrição das peculiaridades da RFC no atual período (vigente desde meados da década de 1980), destacando as relações entre o desenvolvimento de sua nova configuração territorial e as alterações em sua dinâmica demográfica recente, com destaque para o fenômeno da migração e sua influência nos ritmos de crescimento e nas tendências de redistribuição espacial da população em nossa região de interesse. Com o intuito de alcançar esses objetivos, foi utilizada uma metodologia baseada nos estudos regionais.

Em um estudo regional, além do limite espaço-temporal da análise, deve-se buscar em detalhe a descrição do processo de gênese e de constituição da região de interesse enquanto organização social, política, econômica, territorial e demográfica. Devem ser abordados os fatos para que sejam reconhecidas suas formas de inserção na ordem socioeconômica internacional, levando-se em consideração o novo e o preexistente, para que sejam captadas e discernidas as causas e as consequências das mudanças mais relevantes nas tendências dos fenômenos observados¹⁵.

Como um esforço para entender e descrever o processo de gênese e de consolidação da RFC como unidade regional de integração transnacional, investiu-se na construção de uma periodização que leva em conta as principais etapas de uso e ocupação do solo, sendo que apenas no atual período - vigente a partir de meados dos anos 1980 - é que essa fração de espaço passou a se caracterizar como região, justamente pela constituição de sua coerência funcional interna.

O entendimento da noção de periodização depende da assimilação de dois conceitos-chave, sendo eles: regime e ruptura. A ideia de regime é dada pelo funcionamento harmônico de um conjunto de variáveis ao longo de um período de tempo, que se mantém até o momento em que sua organização deixa de ser eficaz, ou seja, até quando se dá uma ruptura que corresponde a um sinal de crise e de passagem a outro período. O procedimento de periodização possibilita empirizar o espaço-tempo, pois, é através do significado particular de cada segmento do tempo que se apreende o valor relativo de cada fenômeno, conceito, objeto, sistema ou fração do espaço geográfico através da história¹⁶.

No caso específico da RFC, esse procedimento permitiu a identificação de seis períodos que cobrem um amplo lapso de tempo, que vai desde o início da ocupação colonial na bacia do rio da Prata até a consolidação da RFC como unidade regional de integração transnacional. No último período reconhecido, que corresponde justamente à consolidação da RFC como unidade regional, esse trabalho se concentra em um enfoque analítico-descritivo das relações entre o desenvolvimento de sua configuração territorial e as alterações em sua dinâmica demográfica recente, com destaque para o

¹⁵ SANTOS, Milton. *O trabalho do geógrafo no terceiro mundo*. 4. Ed. São Paulo: Hucitec, 1996.

¹⁶ SANTOS, Milton. *Metamorfoses do espaço habitado*. 5 ed. São Paulo: Hucitec, 1997.

fenômeno da migração e suas relações com as alterações no ritmo de crescimento e nas tendências de redistribuição espacial da população. São utilizados dados provenientes dos microdados dos Censos Demográficos brasileiros (IBGE - 1991, 2000 e 2010), acessados por meio do programa SPSS (versão 22), e dos Censos de Población y Vivienda bolivianos (INE - 1992, 2001 e 2012), acessados através do sistema REDATAM + SP em linha (INE), cujo acesso permitiu a estimativa dos volumes da população residente e do volume de migrantes. A partir desses dados secundários foram calculados indicadores como taxas de crescimento médio anual (população total e urbana), graus de urbanização, taxas de imigração e de emigração e índices de eficácia migratória.

A constante menção aos termos mobilidade, migração, fronteira e região fronteira demanda definições capazes de distingui-los e ao mesmo tempo de evidenciar seus significados nesse artigo. Para tanto, segue um item dedicado à definição dos principais conceitos utilizados nesse artigo (Item 1), depois se apresentam: uma periodização segundo os usos predominantes do solo proposta para a RFC (Item 2); um estudo analítico-descritivo dos fenômenos de interesse em décadas recentes (Item 3) e considerações finais.

Mobilidade, migração, fronteira e região fronteira: definições e conceitos

A diversidade atual dos deslocamentos populacionais sugere a utilização do termo mobilidade, já que faz referência a movimentos diversos sem que impliquem necessariamente na mudança de residência habitual entre diferentes unidades político-administrativas¹⁷, conforme versa o clássico conceito de migração¹⁸, representando um fenômeno complexo cujas influências tendem a ser cada vez mais significativas nas dinâmicas socioeconômica e demográfica¹⁹ de regiões metropolitanas, regiões fronteiriças, áreas urbanas e rurais sul-americanas em geral.

Cabe aqui mencionar que o evidente aumento da mobilidade no MERCOSUL tem sido observado tanto através da intensificação como também através da diversificação dos deslocamentos populacionais. No entanto, há significativos limites quanto ao registro do volume e da diversidade desses fluxos, já que as estatísticas oficiais se baseiam em definições restritas de migração, de modo que assistimos a um processo de intensificação e de diversificação da mobilidade sem que os registros

¹⁷ CUNHA, J. M. P. da. Apresentação. In: CUNHA, J. M. P. da (Org.). *Mobilidade espacial da população: desafios teóricos e metodológicos para o seu estudo*. Campinas: Nepo/Unicamp; 2011, p. 7-15.

¹⁸ BILSBORROW, Richard E. *Migration, urbanization, and development: new directions and issues*. Nova Iorque: Springer Science & Business Media, 1998.

¹⁹ MARANDOLA JR., Eduardo. Novos significados da mobilidade. *Revista Brasileira de Estudos de População*, Rio de Janeiro, v. 25, n.1, 2008, p. 199-200.

disponíveis possam refletir de forma mais completa essa realidade²⁰. Sendo assim, por motivos metodológicos, o presente artigo chama a atenção para o fenômeno mais amplo da mobilidade espacial da população, mas para a empiricização das tendências recentes da dinâmica populacional da RFC (Item 3 deste trabalho), são utilizados apenas dados sobre migração em sua acepção clássica.

No que diz respeito ao termo fronteira, Raffestin²¹ explica que corresponde a uma expressão particular de limite, cuja gênese e constituição são processos que devem ser analisados segundo a noção de historicidade. Por consequência, as fronteiras devem ser entendidas como expressões que tendem a ser espacialmente modificadas e cujo significado tende também a mudar através do tempo, pois, se todo e qualquer limite resulta das relações humanas, eles estão sujeitos a alterações, desde que haja mudanças políticas, sociais, econômicas, demográficas, ideológicas e culturais.

Seguindo esta linha de raciocínio, cabe mencionar que durante muito tempo as fronteiras foram mal definidas, constituindo-se no que se pode chamar de fronteira zonal, entendida como a expressão de uma informação insuficiente, materializada mais como uma zona de defesa do que como um traçado linear preciso. Com o aparecimento do estado moderno, porém, a noção de fronteira mudou, graças também ao surgimento e à utilização do mapa como um instrumento que possibilita a delimitação clara e precisa dos limites territoriais. Dessa forma, de um modo estrito, a linha fronteira, ou a fronteira propriamente dita, adquiriu significados relacionados às funções das quais foi investida (funções legal, de controle e fiscal), de maneira que carrega referências político-administrativas, principalmente no que se refere à delimitação de um território onde normas legais e instituições oficiais adquirem fundamental importância²².

No que se refere ao termo região, salienta-se que no passado as regiões se configuravam através de processos orgânicos, segundo os quais a diferença entre áreas se devia à uma relação direta entre o homem e seu entorno, quase que exclusivamente em função de arranjos locais. Entretanto, a partir do último quarto do século passado, a velocidade das transformações mundiais fez com que esse tipo de configuração praticamente desaparecesse, pois, hoje, com a internacionalização da economia capitalista e com a ampliação da divisão internacional do trabalho, nota-se um aumento exponencial do intercâmbio, através da intensificação da cooperação entre atividades espalhadas pelo planeta, de modo que não há mais como considerar a região uma entidade autônoma. Dentro desses princípios, estudar a região significa penetrar em uma complexidade de relações, de formas e de funções, segundo seus mais diversos níveis de interação e de contradição. Dessa maneira, a região continua a existir, porém, com um nível de complexidade jamais visto pelo homem, sendo que o que distingue

²⁰ DOMENACH, Hervé. De la "migratologie". *Revue Européenne des Migrations Internationales*, Poitiers, v. 12, n. 2, p. 73-86, 1996.

²¹ RAFFESTIN, Claude. *Por uma geografia do poder*. 1. Ed. São Paulo: Editora Ática, 1993.

²² RAFFESTIN, Claude. *Por uma geografia do poder*. *Op. cit.*, p. 4.

uma região segue sendo o reconhecimento de sua coerência interna, cuja funcionalidade se vincula também a processos que extrapolam seus limites²³.

Paixão²⁴ utilizou o termo 'região internacional de Corumbá' para designar Corumbá e seu entorno por conta de sua contiguidade funcional, cujas características fundamentaram de uma só vez a denominação e a delimitação da unidade espacial de interesse nesse artigo (RFC), constituída a partir de uma dinâmica interna que se articula a processos vigentes em escalas ampliadas de análise. Faz-se referência a uma relativamente recente refuncionalização do território compreendido pelos municípios de Corumbá e Ladário (no Brasil) e pelas *secciones municipales* de Porto Quijarro e Porto Suárez (na Bolívia), que se diferencia significativamente das relações herdadas até o início dos anos 1980²⁵.

Nessas condições, o termo região fronteira de Corumbá (RFC) confere ao espaço delimitado uma abordagem geográfica de funcionalidade interna, segundo a qual se tornam relevantes aspectos legais, normativos, de trocas, de mobilidade e de convívio entre instituições e pessoas de distintas nacionalidades, cuja dinâmica se dá também através de relações que extrapolam seus limites.

Periodização

A escassez de referências específicas com relação aos períodos anteriores à fundação de Albuquerque (1778) - atual Corumbá - faz com que a dinâmica de gênese e constituição da RFC seja inicialmente descrita de forma generalizada, a partir dos eventos e processos ocorridos por toda a bacia hidrográfica do rio da Prata²⁶, sub-bacia do rio Paraguai²⁷ e Pantanal²⁸ sul-mato-grossense. Essa generalização, no entanto, diminui na medida em que se avança na linha cronológica e referências mais precisas são utilizadas.

²³ SANTOS, Milton. *A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção*. 3. Ed. São Paulo: Hucitec, 1999.

²⁴ PAIXÃO, Roberto O. Turismo regional: problemas e perspectivas. Trabalho apresentado no *IV Simpósio sobre Recursos Naturais e Sócio-econômicos do Pantanal*. Corumbá, 2004.

²⁵ OLIVEIRA, Tito Carlos Machado; ESSELIN, Paulo Marcos. Localizando as condições pretéritas e as relações correntes na complexa fronteira Brasil-Bolívia. *Geosul*, v. 30, n. 60, p. 125-164, 2015.

²⁶ A bacia do rio da Prata se estende pelo Brasil, Bolívia, Paraguai, Argentina e Uruguai, abrangendo uma área total de cerca de 1.397.905 km². É constituída pelas sub-bacias dos rios Paraná, Paraguai e Uruguai.

²⁷ A sub-bacia do rio Paraguai se estende pelo Brasil (estados de Mato Grosso e Mato Grosso do Sul), Bolívia, Paraguai e Argentina, abrangendo uma área total próxima ao 1.100.000 km².

²⁸ O Pantanal matogrossense, ou simplesmente Pantanal, é um bioma constituído principalmente por uma savana estépica que permanece alagada boa parte do ano. Estende-se por cerca de 250 mil km², abrangendo partes dos estados de Mato Grosso e Mato Grosso do Sul. Incluir também trechos do norte do paraguaio e do leste boliviano. Foi reconhecido pela UNESCO como Patrimônio Natural Mundial e Reserva da Biosfera (2000).

Ocupação colonial e os limites da expansão europeia na bacia do rio da Prata (entre meados do século XVI e final do século XVIII)

A colonização da América do Sul foi descrita por Cardoso e Brignol²⁹ como uma consequência direta da expansão comercial europeia. Nesse contexto, os primeiros registros conhecidos a respeito das terras sul-americanas remontam ao século XVI e foram deixados por viajantes como Ulrico Schmidl, Alvar Núñez Cabeza de Vaca e Ruy Díaz de Guzmán, em um período no qual foram descobertas importantes jazidas de prata (com destaque para Potosí, na atual Bolívia), fato que incentivou rotas de passagem pelo Pantanal e a geração de uma incipiente dinâmica mercantil que abrangeu boa parte da bacia do rio da Prata. Foi quando (meados do século XVI) os portugueses avançaram os limites definidos pelo Tratado de Tordesilhas (1494) e estabeleceram pontos de ocupação em terras supostamente espanholas³⁰. Conforme afirmam Gonçalves e Isquierdo³¹, o avanço dessa ocupação, para além da linha definida pelo Tratado de Tordesilhas, serviu de baliza para a demarcação dos limites atuais dos estados de Mato Grosso e Mato Grosso do Sul, de forma embasada no princípio do *uti possidetis*.

Durante o século XVII os colonos sul-americanos tenderam a limitar sua dependência com relação às metrópoles europeias, contexto no qual a atividade mineradora e o comércio fora das rotas oficiais passaram a dinamizar trocas entre os portos que foram surgindo na bacia do rio da Prata, quando se estabeleceram relações perenes entre Assunção, Buenos Aires e as capitânicas do centro-sul da vasta colônia portuguesa. Já no decorrer do século XVIII foram ampliados os circuitos continentais internos, com um relativo crescimento das atividades mineiras, comerciais e pecuárias, quando as rotas fluviais serviram tanto ao escoamento de produtos para exportação quanto para o abastecimento dos núcleos coloniais anteriormente estabelecidos³². Apesar dessa relativa expansão da ocupação colonial na bacia do rio da Prata não se pôde descartar a existência de uma ‘fronteira indígena’ no Pantanal, que se tornou um verdadeiro limite para o avanço de portugueses e de espanhóis até o final do século XVIII³³.

A principal nação indígena que dominou grande parte do vale do sul do Pantanal foi a Mbayá-Guaykurú, cuja resistência e capacidade de mobilização derivaram da posse

²⁹ CARDOSO, Ciro F. S. e BRIGNOL, Héctor P. *História econômica da América Latina: sistemas agrários, história colonial, economias de exportação e desenvolvimento capitalista*. Rio de Janeiro: Edições Graal, 1983.

³⁰ COSTA, Maria de Fátima. *História de um país inexistente: o Pantanal entre os séculos XVI e XVIII*. 1. Ed. São Paulo: Editora Kosmos, 1999.

³¹ GONÇALVES, Júlio C.; ISQUIERDO, Sérgio W. G. Fronteira Brasil, Bolívia e Paraguai no município de Corumbá: uma abordagem sobre as diferentes Divisões político administrativas. *Revista Geográfica de América Central*, v. 2, n. 47 E, 2011, 1-13.

³² CARDOSO, Ciro F. S. e BRIGNOL, Héctor P. *História econômica da América Latina: sistemas agrários, história colonial, economias de exportação e desenvolvimento capitalista*, *idem*.

³³ CORRÊIA, Lúcia Salsa. *História e fronteira: o sul de Mato Grosso (1870-1920)*. 1. Ed. Campo Grande: Editora da UCDB, 1999.

de cavilhada (adquirida junto ao colonizador europeu) e da habilidade de navegar pelos rios e planícies alagadas. Conhecedores profundos do regime de águas do Pantanal e adaptados à vida nômade, os guaikurú se mostraram tenazes guerreiros e resistiram à ocupação extensiva de suas terras. Foram descritos por Cabeza de Vaca como os mais valentes dentre todas as nações indígenas. A resistência indígena, aliada às dificuldades colocadas por um meio com severas restrições de sazonalidade (regime de cheias e vazantes), fez com que a ocupação portuguesa no Pantanal fosse limitada a pequenas vilas instaladas em locais estratégicos, isoladas e praticamente esquecidas pelas autoridades metropolitanas³⁴.

Essa situação apresentou significativas alterações quando assumiu a direção da capitania de Mato Grosso o governador Luís de Albuquerque de Melo Pereira e Cáceres (segunda metade do século XVIII), que levou adiante uma tática que determinou a criação de redutos militares permanentes ao longo do rio Paraguai. No âmbito dessa tática foi fundado o forte Coimbra (1775), cuja localização corresponde ao atual distrito de Coimbra (Corumbá-MS), além de Albuquerque (atual sede municipal de Corumbá-MS) e Vila Maria (atual Cáceres-MT) (1778). Com a necessidade de fortalecer a defesa mais ao sul do Pantanal foi fundada Miranda (1797), nas margens do rio homônimo³⁵.

Esses redutos se tornaram núcleos de concentração da população branca no Pantanal, cuja criação está vinculada a uma tática de conquista que gradativamente minou a resistência indígena e que permitiu, a partir do final do século XVIII, um novo período de ocupação colonial no sul do Pantanal.

A emergência do porto de Corumbá: comércio fluvial, disputas pelo controle das vias na bacia do rio da Prata e a guerra do Paraguai (entre o início do século XIX e 1870)

De acordo com Valverde³⁶, a desarticulação da fronteira indígena permitiu a ocupação de novas áreas pelo colonizador português, em um período a partir do qual tiveram origem os tradicionais latifúndios pantaneiros. Cardoso e Brignol³⁷ lembram que o impulso econômico proveniente da exploração colonial sul-americana teve beneficiários locais de importância. Esses beneficiários lideraram as lutas pela independência das nações hispano-americanas e se tornaram os principais interessados no crescimento das exportações dinamizadas via rio da Prata.

Nesse contexto (início do século XIX), houve um incremento da exploração

³⁴ COSTA, Maria de Fátima. *História de um país inexistente: o Pantanal entre os séculos XVI e XVIII*, *Op. cit.*, p. 8.

³⁵ VALVERDE, Orlando. Fundamentos geográficos do planejamento rural do município de Corumbá. *Revista Brasileira de Geografia*, Rio de Janeiro, v. 34, n.1, p. 49-144, 1972.

³⁶ VALVERDE, Orlando. Fundamentos geográficos do planejamento rural do município de Corumbá, *idem*.

³⁷ CARDOSO, Ciro F. S. e BRIGNOL, Héctor P. *História econômica da América Latina: sistemas agrários, história colonial, economias de exportação e desenvolvimento capitalista*, *Op. Cit.*, p. 8.

colonial também no sul do Pantanal, quando Albuquerque (atual Corumbá-MS) passou a abrigar uma fazenda pública de gado e a missão capuchinha de Nossa Senhora da Misericórdia (1819), cuja instalação possibilitou um significativo incremento da produção e assim a supressão de parte das necessidades da crescente população da fronteira sul da então província de Mato Grosso. Entre 1827 e 1850, Albuquerque sediou o comando geral da fronteira do Paraguai, período no qual se registrou um modesto crescimento populacional. Além disso, sua localização - nas margens do rio Paraguai - facilitou a comunicação com regiões próximas e distantes, fato que motivou sua escolha como sede de freguesia (1835)³⁸.

O incremento da produção agropecuária regional e do comércio exterior na bacia do rio Prata (ainda no início do século XIX) foi acompanhado pela articulação entre portos europeus e sul-americanos, pela constituição de centros urbanos, pela afluência de capitais nacionais e estrangeiros e pelo investimento em obras de infraestrutura³⁹. Já no decorrer do século XIX, a questão da livre navegação nos rios da bacia do Prata esteve fortemente vinculada aos interesses do mercado platino e à definição dos limites nacionais sul-americanos. Foi quando as lutas pela independência das colônias provocaram a suspensão de boa parte do comércio fluvial que em décadas anteriores havia prosperado⁴⁰.

A independência dos países platinos (Paraguai em 1811, Argentina em 1820 e Uruguai em 1825) favoreceu uma vez mais a abertura do livre comércio na bacia do rio da Prata, através da promoção da importação de manufaturados britânicos e da exportação de produtos regionais, como charque, couro, erva-mate, tecidos, madeira, gêneros alimentícios, metais preciosos, peles e penas de animais silvestres. Foi quando os núcleos de população branca localizados no sul do Pantanal assistiram a um fomento expressivo do fluxo mercantil⁴¹.

Corumbá (elevada à condição de distrito em 1838 e de município em 1850) teve seu porto habilitado a receber navios estrangeiros e por sua localização privilegiada se tornou o único porto alfandegário da província de Mato Grosso. Esse porto passou a crescer e a prosperar, sendo que no ano de 1858 já abrigava uma companhia de vapores com duas linhas regulares: Corumbá-Montevideu e Corumbá-Cuiabá⁴².

O porto de Corumbá se constituiu como o principal entreposto comercial do oeste brasileiro, abastecendo Cuiabá e todo o norte de Mato Grosso, ao mesmo tempo em que servia ao escoamento da produção de uma extensa região. Embora os limites do

³⁸ DE SENA, Divino M. Matrimônios e batismos na freguesia de Nossa Senhora da Conceição de Albuquerque-Província de Mato Grosso (1836-1862). *Diálogos*, v. 17, n. 1, 2013, p. 185-225.

³⁹ CORRÊIA, Lúcia Salsa. *História e fronteira: o sul de Mato Grosso (1870-1920)*, Op. cit., p. 8.

⁴⁰ CARDOSO, Ciro F. S. e BRIGNOL, Héctor P. *História econômica da América Latina: sistemas agrários, história colonial, economias de exportação e desenvolvimento capitalista*, Op. Cit., p. 8.

⁴¹ CORRÊIA, Lúcia Salsa. *História e fronteira: o sul de Mato Grosso (1870-1920)*, Op. cit., p. 8.

⁴² BAEZ, Renato. *Corumbá, Albuquerque e Ladário*. Rio de Janeiro: BibliEx, 1966.

império brasileiro já estivessem relativamente bem definidos, as tensões provocadas por disputas fronteiriças no sul do Pantanal perduraram até a segunda metade do século XIX, em uma conjuntura que teve a guerra do Paraguai (1864-1870) como desfecho. A invasão paraguaia, para além do atual município de Corumbá, situado na tríplice fronteira Brasil-Bolívia-Paraguai, alcançou Miranda, Aquidauana, Nioaque, Dourados⁴³ e Coxim, sendo assim ocupada grande parte do Pantanal. Foi um período no qual se desorganizaram as vilas, as fazendas e todo o comércio via rio Paraguai. Em Corumbá restaram apenas ruínas e desapareceram todas as formas de atividades urbanas⁴⁴.

A economia regional foi totalmente arrasada e apenas com a expulsão dos paraguaios (1870) teve início uma nova fase, impulsionada pelo capital estrangeiro e pelo comércio fluvial, com uma nova expansão das atividades econômicas e a efetiva ocupação das terras indígenas.

Ocupação extensiva das terras pantaneiras: latifúndios, investimentos estrangeiros e a reemergência de Corumbá como o principal entreposto comercial do oeste brasileiro (1870-1914)

O final da guerra do Paraguai (1870) inaugurou uma nova fase, quando as nações indígenas que ainda resistiam à ocupação extensiva da planície pantaneira sofreram pesados reveses e os colonizadores puderam incorporar definitivamente as terras da planície pantaneira às incipientes fazendas de gado da região. Por sua posição privilegiada, como ponto de redistribuição de mercadorias, o comércio se reorganizou em Corumbá e aos poucos seu porto voltou a ser o mais movimentado da província. Com o crescimento da navegação via rio Paraguai o núcleo urbano de Corumbá se consolidou e logo se projetou como a principal cidade dentro da província mato-grossense.

Demandas externas e a diversificação econômica atraíram investimentos em serviços, em estaleiros e em novos portos situados ao longo do rio Paraguai⁴⁵, sendo que em 1875 foi fundada Porto Suárez, cidade boliviana que também compõe a atual RFC, situada às margens da lagoa Cáceres e ligada ao rio Paraguai pelo canal do Tamengo. Sua função foi idealizada dentro de uma estratégia de ocupação econômica do extremo oriente boliviano, levada a cabo pela Empresa Nacional Suárez Arana⁴⁶.

A reabertura da navegação no rio Paraguai reforçou as relações entre os países platinos, que tinham Buenos Aires como centro convergente. A evolução urbana de

⁴³ Nesse caso específico Dourados se refere à antiga colônia militar dos Dourados e não ao atual município de Dourados-MS.

⁴⁴ ITO, Claudemira A. *Corumbá: o espaço da cidade através do tempo*. Campo Grande: Editora da UFMS, 2000.

⁴⁵ COSTA, Maria de Fátima. *História de um país inexistente: o Pantanal entre os séculos XVI e XVIII*, *Op. cit.*, p. 8.

⁴⁶ ROUX, Jean Claude. *La Bolivie orientale: confins inexplorés battues aux indiens et économie de pillage (1825-1992)*. Paris: L'Harmattan, 2000.

Corumbá mais uma vez se atrelou ao comércio internacional. Em seu porto chegavam mercadorias da Europa, do Rio de Janeiro e das cidades platinas, e eram reembarcadas até os destinos no norte da província. Já no início do século XX houve um significativo incremento da atividade pecuária por parte de investidores estrangeiros, que movimentaram a criação de gado e a instalação de charqueadas cuja produção era também voltada ao mercado externo⁴⁷.

A penetração de capitais nacionais e estrangeiros no atual território corumbaense teve grande expressão através de empresas como a Brazil Land Cattle and Paking Co., a Francisco Mendez & Cia., a Fomento Argentino Sudamericano, a Companhia Mate Laranjeira e a Territorial Franco-Brasileira, que constituíram latifúndios e dominaram extensas áreas do Pantanal, investindo principalmente na extração da erva-mate e nas atividades pecuárias. A carne bovina produzida por essas empresas era embarcada para outras partes do Brasil, para a Argentina e para o Uruguai, onde se localizavam grandes frigoríficos⁴⁸.

As empresas de navegação desenvolveram também suas capacidades de transporte e propiciaram o deslocamento de quantidades expressivas de mercadorias e de imigrantes nacionais e estrangeiros⁴⁹. Paraguaiois, sírios, palestinos, franceses, macedônios, libaneses, portugueses e italianos foram atraídos a Corumbá pela promessa de bons negócios, em um período no qual a flutuação da população estrangeira refletia a instabilidade do movimento comercial portuário⁵⁰.

Por volta do ano de 1900 o porto de Corumbá comportava grande movimento de embarcações procedentes de Buenos Aires, Montevideu, Assunção e Rio de Janeiro. Cronistas e viajantes da época estimaram a população corumbaense em torno de 10 ou 12 mil habitantes, com expressiva presença de estrangeiros, avaliados com algum exagero por conta do intenso movimento no porto local⁵¹. Nesse período, Corumbá já revelava sua organização em função do porto e de suas atividades comerciais. Na parte baixa havia, além do porto, o comércio de exportação e de importação, estabelecimentos bancários e a alfândega, enquanto que na parte alta se encontravam as residências e o comércio varejista⁵².

As demandas de sua crescente população, assim como a expectativa por lucros,

⁴⁷ ITO, Claudemira A. *Corumbá: o espaço da cidade através do tempo*, *Op. cit.*, p. 11.

⁴⁸ VALVERDE, Orlando. Fundamentos geográficos do planejamento rural do município de Corumbá, *Op. cit.*, p. 9. QUEIROZ, Paulo R. Cimó. A Companhia Mate Laranjeira e seus fluxos mercantis (1891-1902). Trabalho apresentado no *III Congresso Latinoamericano de Historia Económica y XXIII Jornadas de Historia Económica*, San Carlos de Bariloche, 2012.

⁴⁹ OLIVEIRA, Vitor N. de. *Estrada móvel, fronteiras incertas: os trabalhadores do rio Paraguai (1917-1926)*. Campo Grande: Editora da UFMS, 2005.

⁵⁰ OLIVEIRA, Marco A. M. de (2005). Tempo, fronteira e imigrante: um lugar e suas inexistências. In: OLIVEIRA, Tito C. M. de (Org.) *Território sem limites: estudos sobre fronteiras*. Campo Grande: Editora UFMS, 2005, p. 145-168.

⁵¹ CORRÊIA, Lúcia Salsa. *História e fronteira: o sul de Mato Grosso (1870-1920)*, *Op. cit.*, p. 8.

⁵² ITO, Claudemira A. *Corumbá: o espaço da cidade através do tempo*, *Op. cit.*, p. 11.

incentivaram um movimento em prol da urbanização corumbaense⁵³, sendo que no ano de 1912, Corumbá já contava com iluminação elétrica, com linha de telégrafo, com plano de saneamento, com instituições representativas do poder público (alfândega, escolas e destacamentos militares) e com uma incipiente industrialização na área do porto, onde se produziam principalmente gêneros alimentícios. Na extensa área que compreende o atual município de Corumbá, apesar da emergência do comércio como principal atividade econômica, a criação de gado bovino teve importância fundamental para a subsistência, para o comércio e para a manutenção da propriedade fundiária⁵⁴.

Por suas peculiaridades, Corumbá se revelou um centro destoante na região. Em 1913, Joaquim da Costa Marques, então presidente do estado de Mato Grosso, a descreveu como uma cidade cosmopolita e comercial, distante de todos os centros econômicos e de população, onde era possível encontrar oportunidades de negócio e colocações bem remuneradas⁵⁵. Apesar do clima favorável vivenciado no porto de Corumbá, o governo brasileiro estava preocupado com a penetração do capital estrangeiro no Pantanal, assim como preocupava a captação do fluxo mercantil regional pelos principais portos dos países vizinhos. Foi quando reconheceu-se a necessidade de reforçar a ligação entre o extremo oeste de Mato Grosso e os centros mais dinâmicos da economia brasileira, em um momento no qual foram vislumbrados vários planos e estratégias de integração, dentre os quais um se concretizou: a construção da estrada de ferro Noroeste do Brasil. A intencionalidade que levou à construção dessa via residia em voltar ao Brasil o fluxo comercial de Corumbá, do sudeste boliviano e do norte paraguaio. Ao mesmo tempo, seria possível uma rápida comunicação entre o Mato Grosso e o litoral do sudeste brasileiro, sem a necessidade de percorrer territórios estrangeiros, como se dava com a navegação⁵⁶.

A abertura desse caminho trouxe inevitáveis consequências à organização socioeconômica do extremo oeste mato-grossense, uma vez que desestimulou as relações comerciais com os países platinos, fundando um novo período de uso e ocupação econômica na região.

Ligação ferroviária com o sudeste brasileiro: declínio do comércio fluvial e instabilidade socioeconômica em Corumbá (1914-1954)

Partindo de Bauru (SP) e cortando o sul de Mato Grosso, a estrada de ferro Noroeste do Brasil foi construída na intenção de promover a comunicação e o comércio entre Mato Grosso e o sudeste brasileiro, articulando vias comerciais com o oriente

⁵³ OLIVEIRA, Marco A. M. de (2005). Tempo, fronteira e imigrante: um lugar e suas inexistências, *idem*.

⁵⁴ ITO, Claudemira A. *Corumbá. o espaço da cidade através do tempo*, *Op. cit.*, p. 11.

⁵⁵ OLIVEIRA, Marco A. M. de (2005). Tempo, fronteira e imigrante: um lugar e suas inexistências, *Op. cit.*, p. 12.

⁵⁶ CUNHA, Euclides da. *À margem da história*. 5. Ed. Porto: Editora Lello & Irmãos, 1941.

boliviano e com o norte paraguaio. No ano de 1914 seus trilhos chegaram a Porto Esperança - distrito corumbaense localizado a cerca de 70 km da sede municipal - depois de atravessarem um trecho sobre o maciço calcário da serra da Bodoquena, a salvo das inundações que periodicamente dominam o Pantanal⁵⁷.

Essa estrada de ferro destinou-se a difundir vantagens ao transporte e à comunicação em áreas até então consideradas longínquas. No entanto, o que escapou à previsão foram os problemas que se levantaram. Foi o que se deu com relação a Corumbá, pois, por onde outrora transitavam apenas tropas e boiadas passaram a correr os trilhos da estrada de ferro, cuja função econômica não tardou a modificar os quadros das regiões atravessadas⁵⁸.

A conclusão da estrada de ferro carregou consigo inúmeras repercussões. Além da redução extrema do tempo de viagem entre Mato Grosso e o sudeste brasileiro, a articulação direta com São Paulo fez com que a economia de Mato Grosso passasse a representar um papel complementar em relação à economia paulista. Foi quando Campo Grande - tradicional centro de comércio bovino - se tornou apto entreposto comercial para todo o sul de Mato Grosso. Houve uma desestabilização do comércio corumbaense e sua área de influência restringiu-se significativamente. A partir do ano de 1914 as mercadorias provenientes de São Paulo chegavam a Porto Esperança e seguiam em chatas ou navios até Corumbá, de onde seguiam - via rio Paraguai - para Cáceres, Poconé e Cuiabá. Nessa nova divisão do trabalho Corumbá perdeu partes de sua função portuária, por onde se abastecia toda a região pantaneira e por onde era escoada a maior parte da produção regional⁵⁹.

A captura da economia regional do sul de Mato Grosso pelos mercados de São Paulo vinculou a criação de gado das fazendas pantaneiras aos frigoríficos paulistas, em transações que passaram a ser regulares. Como a ferrovia não tinha capacidade para transportar a totalidade do gado comercializado, o gado magro viajava a pé até as invernadas enquanto o trem carregava o boi gordo destinado aos frigoríficos. Paralelamente à desestabilização do comércio fluvial houve em Corumbá o incremento da atividade pecuária, cujos lucros permitiram a realização de benfeitorias e de melhorias técnicas nas fazendas. As facilidades do transporte ferroviário fizeram ascender a influência de São Paulo e do Rio de Janeiro como centros de estudos e de moradia para as famílias mais abastadas do Pantanal, em detrimento de Cuiabá e de Buenos Aires⁶⁰.

Durante a década de 1920 se acentuou o processo de desarticulação do polo

⁵⁷ CUNHA, Euclides da. *À margem da história*, *Op. cit.*, p. 13.

⁵⁸ AZEVEDO, Fernando. *Um trem corre para o oeste*: estudo sobre a Noroeste e seu papel no sistema de viação nacional. São Paulo: Edições Melhoramentos, 1950.

⁵⁹ ITO, Claudemira A. *Corumbá*: o espaço da cidade através do tempo, *Op. cit.*, p. 11.

⁶⁰ VALVERDE, Orlando. Fundamentos geográficos do planejamento rural do município de Corumbá, *Op. cit.*, p. 9.

portuário de Corumbá, especialmente em favor do emergente polo de Campo Grande, onde os fazendeiros da região passaram a se abastecer, quando não compravam diretamente do Rio de Janeiro ou de São Paulo. O crescimento populacional e a ocupação econômica de novos espaços modificaram também a dinâmica regional. Foi quando pequenos fluxos de imigrantes - paraguaios, paulistas, mineiros e gaúchos - contribuíram com as transformações em curso. Nesse período foi registrado também um significado encarecimento dos produtos de exportação, o que contribuiu para a desestabilização econômica que caracterizou a região nesse período. Não havia estradas de rodagem no estado e o transporte para as fazendas era feito de barco ou pelas estradas boiadeiras. Esse quadro culminou em significativos impactos na dinâmica social corumbaense⁶¹.

Com a diminuição da importância do porto corumbaense, o setor especializado no comércio varejista teve de se adaptar à nova conjuntura, abastecendo, além da população urbana de Corumbá, bolivianos do extremo oriente e uma parcela das fazendas do Pantanal⁶². Mesmo em processo de desestabilização, Corumbá se manteve como centro de serviços de navegação, com a manutenção de linhas regulares destinadas a Montevideu, a Porto Esperança, a Cuiabá, a São Luiz de Cáceres e a Porto Murtinho⁶³.

A maioria das indústrias, que durante a primeira década do século XX se instalaram no porto de Corumbá, encerrou sua produção nas décadas seguintes devido à concorrência com as indústrias paulistas. Tal processo levou a uma significativa mudança no caráter dessa cidade que outrora se notabilizara por sua dinâmica cosmopolita⁶⁴. Dessa maneira, a instabilidade social e econômica corumbaense se aprofundou durante as décadas de 1930 e 1940, período no qual algumas atividades produtivas sobreviveram, sendo elas: a criação de gado, os estaleiros que produziam embarcações de pequeno calado e as charqueadas, que se mantiveram ativas mesmo com a concorrência dos frigoríficos paulistas⁶⁵.

Esse quadro de desequilíbrio foi parcialmente alterado pela criação de novas instalações industriais em Corumbá, já que em 1954 a empresa Sobramil passou a explorar o minério de ferro em Urucum. A exportação de recursos minerais via rio Paraguai possibilitou, através do transporte de volta, a importação de bens com fretes baratos e a abertura de novas indústrias no porto local, tal qual um moinho de trigo, uma cervejaria e uma fábrica de massas alimentícias⁶⁶. No entanto, foi somente a partir da conclusão da ligação ferroviária entre Corumbá e Santa Cruz de la Sierra (ferrovia

⁶¹ CORRÊIA, Lúcia Salsa. *História e fronteira: o sul de Mato Grosso (1870-1920)*, *Op. cit.*, p. 8.

⁶² ITO, Claudemira A. *Corumbá: o espaço da cidade através do tempo*, *Op. cit.*, p. 11.

⁶³ MARQUES, A. *Matto Grosso: seus recursos naturais, seu futuro econômico*. Rio de Janeiro: Papeleria Americana, 1923.

⁶⁴ OLIVEIRA, Marco A. M. de (2005). Tempo, fronteira e imigrante: um lugar e suas inexistências, *Op. cit.*, p. 12.

⁶⁵ ITO, Claudemira A. *Corumbá: o espaço da cidade através do tempo*, *Op. cit.*, p. 11.

⁶⁶ OLIVEIRA, Marco A. M. de (2005). Tempo, fronteira e imigrante: um lugar e suas inexistências, *Op. cit.*, p. 12.

Brasil-Bolívia), no mesmo ano de 1954, que o centro urbano de Corumbá resgatou parcialmente sua função de entreposto comercial.

Ligação ferroviária Brasil-Bolívia e o início de uma nova fase do comércio exportador em Corumbá (1954-1984)

Através das facilidades de acesso proporcionadas pela ferrovia Brasil-Bolívia, o Brasil se tornou o principal fornecedor de mercadorias ao oriente boliviano, sendo que na segunda metade dos anos 1950 foi organizado em Corumbá um setor comercial especializado na exportação de produtos para a Bolívia. Reorganizaram-se também os principais entrepostos comerciais de produtos industrializados provenientes do estado de São Paulo e comercializados no oeste brasileiro, norte paraguaio e leste boliviano. Durante a década de 1960 o crescimento econômico em Corumbá foi relativamente menor que na década anterior. Sua economia sofreu com a interligação rodoviária entre Campo Grande e Cuiabá, ocasião na qual o comércio fluvial remanescente entre o porto corumbaense e o norte de Mato Grosso fora desmantelado de vez. Além disso, uma crise se abateu sobre a pecuária pantaneira, cujo plantel era de má qualidade e com baixo valor comercial⁶⁷.

No final da década de 1960 o intercâmbio comercial entre Brasil e Bolívia ainda não havia consolidado um regime disciplinado de trocas, fato que trazia incertezas ao setor de exportação corumbaense. Com relação às indústrias, apenas a fábrica de cimento Portland Itaú (inaugurada na mesma década) seguia com suas atividades, incrementando o comércio regional de exportação⁶⁸.

Durante os anos 1970 a construção de estradas de rodagem representou mudanças no sistema de transportes regional. Com a inauguração da ligação rodoviária Corumbá-Aquidauana (1971) tornou-se possível o deslocamento por rodovia entre Corumbá e Campo Grande, via que dinamizou também a articulação entre o Pantanal e a região sudeste brasileira. Apesar da inserção dessa nova modalidade de transporte, periodicamente alguns trechos dessa estrada ficavam submersos devido ao regime de águas, de modo que a ferrovia e a navegação seguiram como meios de transporte mais viáveis à atividade comercial corumbaense. Essa conjuntura culminou mais uma vez em desequilíbrios⁶⁹ para o setor comercial corumbaense, em uma situação agravada a partir do ano de 1977, quando fora desmembrado o estado de Mato Grosso do Sul e se observou o fortalecimento das funções comerciais e administrativas da nova capital

⁶⁷ ITO, Claudemira A. *Corumbá: o espaço da cidade através do tempo*, *Op. cit.*, p. 11.

⁶⁸ CAMPOS, Fausto V. *Retrato de Mato Grosso*. 3. Ed. Cuiabá: Editora Brasil-Oeste, 1969.

⁶⁹ O fato de que Corumbá tenha passado por sucessivos períodos de crise, o que teria levado a seguidos períodos de desequilíbrio em suas atividades sociais e econômicas, mencionado em trabalhos anteriormente citados, foi relativizado a partir da consideração do trabalho de QUEIRÓZ, Paulo R. Cimó. *As curvas do trem e os meandros do poder*. O nascimento da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (1904-1908). 1. Campo Grande MS: Editora UFMS, 1997, que questiona a ideia de decadência.

Campo Grande⁷⁰.

Segundo Oliveira⁷¹, desde meados do século XX, foram tantos os impasses econômicos, sociais e políticos vivenciados, que a população corumbaense se acostumou a situações de instabilidade, fato que acabou por gerar uma espécie de comodismo perante as adversidades. O autor se refere ao torpor em que a cidade esteve envolta por volta do início dos anos 1980, época em que novidades se apresentaram e gradualmente modificaram o cotidiano regional, sendo elas: o fortalecimento econômico dos comerciantes palestinos em Corumbá e o aumento da concentração populacional no lado boliviano da fronteira.

Novidades se apresentaram também na esfera político-administrativa. No ano de 1984 ocorreu o desmembramento do antigo distrito corumbaense de Ladário, cuja origem remonta à construção do antigo Arsenal da Marinha. No mesmo ano (1984), justificada pela necessidade de uma administração em prol do desenvolvimento regional no extremo oriente boliviano, foi criada a província de Germán Busch, desmembrada das províncias Ángel Sandoval e Chiquitos, no departamento de Santa Cruz. Essa província foi originalmente dividida em duas *secciones municipales*: Porto Suárez e Porto Quijarro, municípios que compreendem a atual RFC. No ano de 1999, porém, os *cantons* de El Carmen e Sant'Anna foram desmembrados de Porto Suárez, processo que deu origem ao município de Carmen Rivero Torrez, localizado a oeste da fronteira internacional Brasil-Bolívia.

Identifica-se aí a consolidação de uma dinâmica regional de caráter transnacional, quando se aprofundaram as relações comerciais próximas entre corumbaenses e bolivianos da fronteira. Essa dinâmica surgiu com novas características de mobilidade e de redistribuição espacial da população fronteiriça e fomentou a constituição de uma nova configuração territorial, a partir do desenvolvimento das infraestruturas urbanas, produtivas de circulação e comunicação.

Consolidação da RFC como unidade regional de integração transnacional (desde meados da década de 1980 até os dias atuais)

Em meados da década de 1980, diante da acentuada instabilidade comercial corumbaense, comerciantes palestinos reconheceram oportunidades no intercâmbio com os vizinhos bolivianos, através de um comércio de pequeno capital que cresceu e se integrou à incipiente dinâmica regional⁷², em um processo que fomentou a circulação e a concentração de pessoas em localidades até então pouco evidentes e estrategicamente desvalorizadas. A partir desta iniciativa, nas imediações da divisa

⁷⁰ ITO, Claudemira A. *Corumbá: o espaço da cidade através do tempo*, *Op. cit.*, p. 11.

⁷¹ OLIVEIRA, Marco A. M. de (2005). *Tempo, fronteira e imigrante: um lugar e suas inexistências*, *Op. cit.*, p. 12.

⁷² OLIVEIRA, Marco A. M. de (2005). *Tempo, fronteira e imigrante: um lugar e suas inexistências*, *idem*.

entre Corumbá e Porto Quijarro, em uma localidade chamada Arroyo Concepción, se consolidou uma feira de produtos importados cujo significativo movimento incentivou (a partir do início dos anos 1990) o assentamento de pessoas, de serviços e de estabelecimentos comerciais - ainda que de forma precária - no lado boliviano da fronteira⁷³.

Além disso, no ano de 1991 foi fundada a Central Aguirre (primeira zona franca de comércio da Bolívia), também localizada no município de Porto Quijarro, em um espaço comercial e de prestação de serviços equipado com porto graneleiro, de hidrocarbonetos e de cargas em geral. Essa inovação foi acompanhada pela modernização de outros portos da região, pela expansão da rede multimodal de transportes, pela diversificação das atividades comerciais e por uma consequente melhoria na prestação de serviços de navegação fluvial. Ao se conjugar com investimentos públicos e privados de grande porte o comércio informal também prosperou e como consequência assistiu-se ao desaparecimento de muitos estabelecimentos de comércio atacadista que na década anterior haviam progredido em Corumbá⁷⁴.

Através da oferta de produtos variados e das vantagens comparativas de custo o comércio - em suas diferentes modalidades - se estabeleceu na RFC como atividade social e econômica característica. O movimento cotidiano de pessoas, de mercadorias e de capitais entre cidades brasileiras e bolivianas, assim como as trocas entre portos localizados na RFC e portos de outros países, permitiu que grande parte da população regional encontrasse oportunidades de ocupação laboral justamente nas feiras populares, nos centros comerciais, na zona franca de comércio e na prestação de serviços⁷⁵.

Para além do comércio varejista e atacadista salienta-se que o comércio de *commódities* tem na RFC as principais portas de entrada de produtos bolivianos exportados para o Brasil. Tais exportações tiveram acréscimos expressivos durante os anos 2000, com destaque para a exportação de gás natural via gasoduto. Através dos portos da região são também exportados produtos como minério de ferro e grãos para outros países do MERCOSUL e países de outros continentes⁷⁶.

Dada sua localização estratégica - em uma porção central da América do Sul, na bacia do rio da Prata e sub-bacia do rio Paraguai - a função logística da RFC se destaca ao se constituir como nó de uma extensa rede multimodal de transportes. No sentido

⁷³ FLANDOLI, Beatriz Xavier. As transformações do mundo do trabalho em Corumbá, no Pantanal da Nhecolândia e na Fronteira Brasil-Bolívia: Considerações teóricas em psicologia sócio-histórica. In: NAVARRO, Edil M. *et al* (Orgs) *40 anos do Campus do Pantanal - UFMS: contribuições para o desenvolvimento regional*. Campo Grande: Editora da UFMS, 2007, p. 34-48.

⁷⁴ FLANDOLI, Beatriz Xavier. As transformações do mundo do trabalho em Corumbá, no Pantanal da Nhecolândia e na Fronteira Brasil-Bolívia: Considerações teóricas em psicologia sócio-histórica, *idem*.

⁷⁵ SILVA, Luis Paulo B. *A geografia das cidades gêmeas de Corumbá (Brasil) e Porto Suárez (Bolívia): interações espaciais na zona de fronteira Brasil-Bolívia*. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 2012.

⁷⁶ INE. *Principales indicadores económicos de Bolívia y Brasil*. 1. Ed. La Paz: Instituto Nacional de Estadística, 2007.

norte-sul a hidrovía Paraguai-Paraná integra trechos do Brasil, da Bolívia, do Paraguai, da Argentina e do Uruguai, com saída para o oceano Atlântico, em um percurso no qual é dotada de portos equipados para movimentar significativas quantidades de pessoas e de cargas como reses, grãos, minério e produtos industrializados. No sentido leste-oeste a integração territorial é realizada através da malha rodoferroviária que interliga o porto de Santos (Brasil), no litoral do oceano Atlântico, ao porto de Arica (Chile), no litoral do oceano Pacífico⁷⁷.

O turismo figura também como uma importante atividade social e econômica na região. Sua ocorrência tem se expressado através de diferentes modalidades, como o turismo de pesca, de contemplação e de compras, de modo que a RFC conta com um expressivo número de leitos (hotéis, pousadas e barco-hotéis), além de residências conhecidas como ranchos, que abrigam turistas que praticam a pesca esportiva. O turismo de pesca, apesar de sua relevância como atividades social e econômica, tem mostrado sinais de saturação desde o início da década de 1990, devido à excessiva pressão exercida sobre os recursos pesqueiros, cuja incidência tem incentivado restrições legais cada vez mais rigorosas no Pantanal, especialmente na época da piracema⁷⁸.

A criação extensiva de gado, por ser uma ocupação tradicional e bastante difundida na RFC, mantém sua importância social e econômica e segue como atividade predominante em grandes extensões do Pantanal. Por sua baixa demanda por mão de obra e por sua associação com a manutenção de latifúndios, essa atividade corrobora significativamente com a elevada concentração populacional nos núcleos urbanos regionais⁷⁹. E por seus relativamente baixos graus de intervenção no meio, essa atividade contribui com a conservação das características naturais do bioma⁸⁰.

Outra atividade que atualmente movimenta a RFC é a exploração e transformação de recursos minerais, já que naquela região estão localizadas as reservas de ferro de Mutum e Urucum, em Porto Suárez e Corumbá, respectivamente, cotadas entre as maiores do mundo, onde ocorre também a extração de minérios de calcário e de manganês. A presença dessas jazidas mantém elevadas as expectativas no que diz respeito à possibilidade de fortalecimento da indústria minero-siderúrgica, já que a exploração e o processamento desses recursos ocorrem ainda em volumes bem abaixo

⁷⁷ GALEANO, Roberto D. e OLIVEIRA, Tito C. M. de. Transportes de commodities do agro-negócio e de minerais na fronteira Brasil-Bolívia: um estudo sobre a estrutura portuária em Corumbá, Ladário e Puerto Quijarro. In: NAVARRO, Edil M. et al (Orgs) *40 anos do Campus do Pantanal - UFMS: contribuições para o desenvolvimento regional*. Campo Grande: Editora da UFMS, Campo Grande-MS, 2005, p. 53-65.

⁷⁸ PAIXÃO, Roberto O. Turismo regional: problemas e perspectivas, *Op. cit.*, p. 5.

⁷⁹ HANY, F. E. S. (2005) *Corumbá, Pantanal de Mato Grosso do Sul: periferia ou espaço central?* Dissertação (Mestrado em Estudos Populacionais e Pesquisas Sociais) - Escola Nacional de Ciências Estatísticas. Rio de Janeiro, 2005.

⁸⁰ ABREU, U. G. P. de et al. (2008). *Pecuária de corte e a conservação do Pantanal*. Disponível em: http://www.infobibos.com/Artigos/2008_3/Pecuaria/Index.htm. Acesso em 28/10/2016.

de seu potencial⁸¹.

Salienta-se que a significativa demanda por energia que requer o processo de beneficiamento do minério de ferro e a insuficiência das infraestruturas regionais de geração e de distribuição de energia elétrica são os principais fatores que opõem limites à expansão siderúrgica na RFC. Esse problema poderia já estar sanado a partir da conclusão do gasoduto Brasil-Bolívia (1999), pois, uma das principais funções desse gasoduto seria a de abastecer uma termoelétrica cuja proposta de criação teve sua licença cassada (2006), por não apresentar os requisitos básicos demandados pela legislação ambiental brasileira⁸².

Apesar dos mencionados limites legais e infraestruturais se prevê para os próximos anos a construção de um polo mineiro-siderúrgico capaz de aumentar significativamente a produção naquela fronteira. No lado brasileiro a esperança reside no plano de implantação da Zona de Processamento de Exportações, que se caracteriza como uma área de livre comércio destinada à instalação de indústrias cuja produção deve ser voltada para a exportação. Esse projeto prevê obras relacionadas ao melhoramento dos sistemas de transportes, de geração e distribuição de energia⁸³.

Já no lado boliviano o governo federal firmou (março de 2016) um contrato com a empresa chinesa Sinosteel Equipment para a implementação de uma planta siderúrgica em Porto Suárez, que deverá processar o minério de ferro proveniente de Mutum, cujo destino deve ser também o mercado exterior. O projeto inclui a construção de um complexo siderúrgico e da infraestrutura adicional, além da capacitação profissional de trabalhadores bolivianos⁸⁴. Na RFC estão localizadas também grandes reservas de calcário, exploradas em ambos os lados da fronteira pelo Grupo Votorantim. O caso da indústria de cimento é um exemplo de integração produtiva industrial transnacional estruturada naquela região⁸⁵.

Atualmente a divisão político-administrativa da RFC se dá, em um primeiro plano, pela presença da fronteira internacional Brasil-Bolívia e por sua conseqüente separação em duas áreas com nacionalidades distintas. A área brasileira é composta pelos municípios de Corumbá e Ladário, no estado de Mato Grosso do Sul, enquanto a área boliviana é composta pelas *secciones municipales* de Porto Suárez e Porto

⁸¹ MANETTA, Alex. *Dinâmica populacional, urbanização e ambiente na região fronteira de Corumbá*. Dissertação (Mestrado em Demografia) – Universidade Estadual de Campinas. Campinas, 2009.

⁸² SILVA, Luis Paulo B. *A geografia das cidades gêmeas de Corumbá (Brasil) e Porto Suárez (Bolívia): interações espaciais na zona de fronteira Brasil-Bolívia*, *Op. cit.*, p. 18.

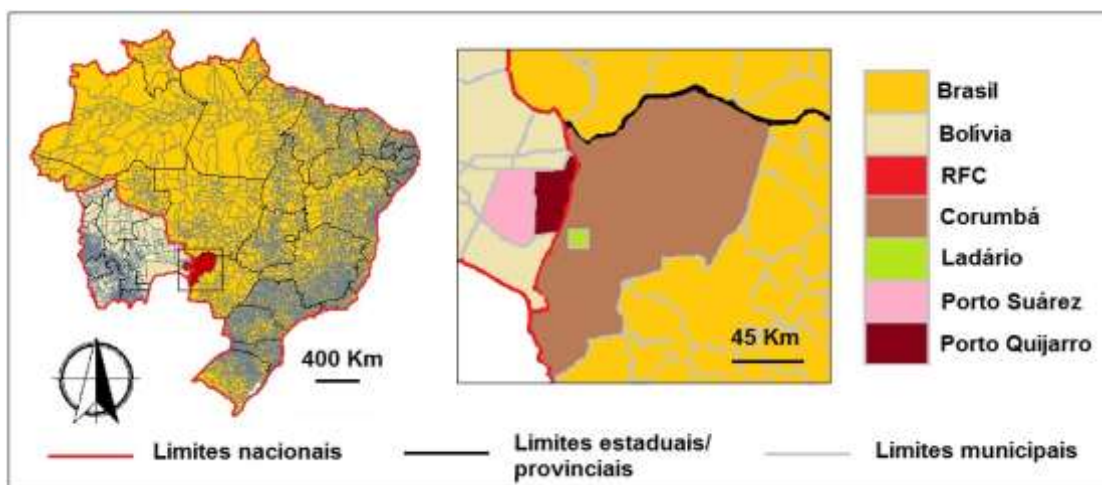
⁸³ BRITO, Naman de Moura. Desenvolvimento econômico e mineração: uma abordagem da atividade em Corumbá, MS. *Entre-Lugar*, Dourados, v. 2, n. 4, p. 123-150, 2013.

⁸⁴ CORZ, Carlos. Gobierno firma contrato con la china Sinosteel para construir la planta del Mutún. *La Razón Digital*, La Paz, 30 de mar. de 2016.

⁸⁵ SILVA, Luis Paulo B. *A geografia das cidades gêmeas de Corumbá (Brasil) e Porto Suárez (Bolívia): interações espaciais na zona de fronteira Brasil-Bolívia*, *idem*.

Quijarro, no departamento de Santa Cruz (MAPA 1).

MAPA 1 - Região Fronteiriça de Corumbá.



Fonte: Elaboração própria com uso do programa Philcarto: <http://philcarto.free.fr>.

Esse desenvolvimento logístico, territorial, social e econômico possibilitou a gênese e a consolidação de uma região cuja vitalidade vincula sua funcionalidade interna à dinâmicas transnacionais, tanto no que diz respeito à esfera econômica quanto no que se refere aos aspectos sociais e demográficos, onde se tornaram evidentes fenômenos como uma reconfiguração territorial, o aumento na circulação de pessoas e alterações nas tendências do crescimento e da redistribuição espacial da população.

Dinâmica demográfica, redistribuição espacial da população e reconfiguração territorial na RFC em décadas recentes

No período compreendido entre os anos 1991 e 2000 foi registrado um incremento absoluto de 7.290 pessoas em Corumbá, o que corresponde a um crescimento médio de 0,9 (%) ao ano. No período intercensitário imediatamente posterior (2000-2010) foi registrado um incremento absoluto de 8.071 pessoas, que corresponde a um crescimento médio de 0,8 (%) ao ano. No município de Ladário, apesar do registro de um incremento absoluto relativamente menor de residentes (3.332 e 4.340 pessoas entre 1991-2000 e 2000-2010, respectivamente), o crescimento médio anual da população foi mais expressivo (2,8 e 2,5 % ao ano, nos dois últimos períodos intercensitários, respectivamente), justamente por se tratar de uma população relativamente menor (Tabela 1).

Tabela 1 - População total, crescimento total absoluto e taxas de crescimento médio anual (%) - municípios da RFC (1991-2010 e 1992-2012).

Ano/Período	População			Crescimento total			
	1991	2000	2010	Absoluto		Médio anual (% a.a.)	
	1991	2000	2010	1991-2000	2000-2010	1991-2000	2000-2010
Corumbá	88,411	95,701	103,772	7,290	8,071	0.9	0.8
Ladário	11,981	15,313	19,653	3,332	4,340	2.8	2.5
Área Brasileira	100,392	111,014	123,425	10,622	12,411	1.1	1.1
Ano/Período	1992	2001	2012	1992-2001	2001-2012	1992-2001	2001-2012
P. Suárez*	14,243	15,209	19,829	966	4,620	0.7	2.4
P. Quijarro	7,932	12,903	16,659	4,971	3,756	5.6	2.3
Área boliviana	22,175	28,112	36,488	5,937	8,376	2.7	2.4

* Da população total de Porto Suárez (1992) foi subtraída a população dos distritos (cantons) de Sant'Anna e de El Carmen, cujo desmembramento deu origem ao município de Carmen Rivero Torrez, no ano de 1999.

Fonte: elaboração própria com base nos Censos Demográficos - IBGE (1991, 2000 e 2010) e Censos de Población y Vivienda - INE (1992, 2001 e 2012).

Já no lado boliviano foi registrado um intenso crescimento da população no município de Porto Quijarro, durante a década de 1990, com um incremento absoluto de 4.971 pessoas e um crescimento médio de 5,6 (%) ao ano (1992-2001). Na década posterior (2001-2012) Porto Quijarro seguiu crescendo, porém, em um ritmo arrefecido, sendo registrado um incremento absoluto de 3.756 pessoas, o que equivale a um crescimento médio de 2,3 (%) ao ano. No que diz respeito a Porto Suárez, nota-se uma relativa estagnação do crescimento no período entre os anos 1992 e 2001 (incremento absoluto de 966 pessoas e crescimento médio anual de 0,7 % ao ano) e uma retomada do crescimento no período posterior (2001-2012), com um incremento absoluto de 4.620 pessoas e crescimento médio de 2,4 (%) ao ano (Tabela 1).

Com relação ao crescimento e à redistribuição espacial da população na RFC, é importante salientar que, apesar do registro de um incremento absoluto mais expressivo de pessoas na área brasileira da RFC (durante os dois últimos períodos intercensitários – 1991-2000 e 2000-2010; 10.622 e 12.411 pessoas, respectivamente), o que corresponde a um crescimento médio anual de 1,1 (%) ao ano em ambos períodos, o crescimento no lado boliviano foi mais intenso, correspondendo a 2,4 e 2,7 (%) ao ano nos períodos 1992-2001 e 2001-2012 (Tabela 1).

Outras informações pertinentes, no que diz respeito ao processo de crescimento e redistribuição espacial da população, são referentes à evolução dos graus de urbanização e à intensidade do crescimento da população urbana. De um modo geral a população residente em áreas urbanas cresceu significativamente mais que a população total, durante os dois últimos períodos intercensitários, tanto nos municípios brasileiros quanto nos municípios bolivianos da RFC, com destaque para Porto

Quijarro, onde a população urbana cresceu em ritmo acelerado entre os anos de 1992 e 2001 (7,9 % ao ano). Entre os anos 2001 e 2012 a população urbana de Porto Quijarro seguiu crescendo, mas em um ritmo bem menos intenso, chegando a um grau de urbanização de 98,3 (%) no ano de 2012. Apesar do fato de que a população urbana dos outros municípios que compõem a RFC não tenha crescido de maneira tão intensa, seus graus de urbanização chegaram a níveis relativamente elevados - Corumbá (90,1 %) e Ladário (94,7 %) no ano de 2010 e Porto Suárez (82,4 %) no ano de 2012 (Tabela 2).

Tabela 2 - Graus de urbanização (%), crescimento urbano absoluto e taxas médias anuais de crescimento urbano (% ao ano) - municípios da RFC (1991-2010/1992-2012).

	Urbanização (%)			Crescimento urbano			
	1991	2000	2010	Absoluto		Médio anual (% a.a.)	
Ano/Período	1991	2000	2010	1991-2000	2000-2010	1991-2000	2000-2010
Corumbá	86.7	90.0	90.1	9,479	7,383	1.3	0.8
Ladário	92.3	88.0	94.7	2,417	5,146	2.2	3.3
Área Brasileira	87.4	89.7	90.9	11,837	12,555	1.4	1.2
Ano/Período	1992	2001	2012	1992-2001	2001-2012	1992-2001	2001-2012
P. Suárez*	73.2	76.2	82.4	1,163	4,754	1.2	3.2
P. Quijarro	79.7	97.2	98.3	6,220	3,831	7.9	2.5
Área boliviana	75.5	85.8	89.7	7,378	8,596	4.1	2.8

* Da população urbana de Porto Suárez (1992) foi subtraída a população urbana dos distritos (*cantons*) de Sant'Anna e de El Carmen, cujo desmembramento deu origem ao município de Carmen Rivero Torrez, no ano de 1999.

Fonte: elaboração própria com base nos Censos Demográficos - IBGE (1991, 2000 e 2010) e Censos de Población y Vivienda - INE (1992, 2001 e 2012).

Hogan et. al⁸⁶ alertam para o fato de que a dinâmica recente da população, particularmente na região Centro-Oeste brasileira (e aqui se estende essa observação a todos os municípios componentes da RFC), demonstra que elevadas taxas de crescimento populacional e os mais elevados graus de urbanização tendem cada vez mais a refletirem os efeitos do deslocamento de pessoas, dado o contexto geral de diminuição das taxas de fecundidade total, de modo que a migração tem se convertido na principal força que modela a redistribuição espacial da população⁸⁷.

Seguindo essa linha de raciocínio, na RFC as tendências recentes do crescimento e a redistribuição espacial da população mantêm estreitos vínculos com a migração e com as condições práticas de retenção da população em distintos núcleos urbanos, fenômeno que tem levado a um crescimento recente mais intenso no lado boliviano da

⁸⁶ HOGAN, D. J. et al. Uso do solo e mudança de sua cobertura no Centro-oeste do Brasil: consequências demográficas, sociais e ambientais. In: HOGAN, D. J. (Org.), *Migração e Ambiente no Centro-Oeste*. Campinas: Nepo-Forthcoming, 2002, p. 149-174.

⁸⁷ BELL, Martin et al. Cross-national comparison of internal migration: issues and measures. *Journal of Royal Statistics Society, Series A (Statistics in Society)*, London, v. 165, n. 3, p. 435-464, 2002.

fronteira e a um significativo incremento nos graus de urbanização em nossa região de interesse.

De fato, há na RFC uma correspondência entre as maiores taxas de crescimento e o menor percentual de residentes naturais do próprio município (em Ladário e Porto Quijarro) e entre taxas moderadas de crescimento e o maior percentual de residentes naturais (em Corumbá e Porto Suárez), o que evidencia o impacto da imigração no ritmo de crescimento e no processo de redistribuição espacial da população regional (Tabela 3).

Tabela 3 - População total por local de nascimento - municípios da RFC (2000 e 2010 / 2001 e 2012).

	Onde nasceu?	2000		2010	
		Total	(%)	Total	(%)
Corumbá	Corumbá	15.982	16,7	82.395	79,4
	Outro município (Brasil)	67.278	70,3	10.377	10,0
	Outro país	12.441	13,0	11.000	10,6
Ladário	Ladário	1.424	9,3	11.375	57,9
	Outro município (Brasil)	13.307	86,9	7.512	38,2
	Outro país	582	3,8	766	3,9
	Onde nasceu?	2001		2012	
		Total	(%)	Total	(%)
Porto Suárez	Porto Suárez	8.787	57,8	14.621	73,7
	Outro município (Bolívia)	5.953	39,1	4.882	24,6
	Outro país	469	3,1	326	1,6
Porto Quijarro	Porto Quijarro	3.966	30,7	8.720	52,3
	Outro município (Bolívia)	8.324	64,5	7.383	44,3
	Outro país	613	4,8	556	3,3

Fonte: elaboração própria com base nos Censos Demográficos - IBGE (2000 e 2010) e Censos de Población y Vivienda - INE (2001 e 2012).

A informação dada pelo quesito ‘data fixa’ (representado pela pergunta: onde vivia 5 anos antes da data de referência do censo?) permite uma avaliação mais precisa do volume de migrantes que circularam nos municípios da RFC em períodos específicos. No caso dos municípios brasileiros, o acesso aos microdados dos Censos Demográficos (2000 e 2010) possibilitou uma estimativa do volume de imigrantes e de emigrantes para Corumbá e Ladário nos períodos entre os anos 1995-2000 e 2005-2010, tornando possível o cálculo de indicadores como saldo migratório, índice de eficácia migratória, taxas de imigração e de emigração. No caso dos municípios bolivianos, a utilização do sistema REDATAM + SP permitiu apenas uma estimativa do volume de imigrantes, nos períodos entre os anos 1996-2001 e 2007-2012, possibilitando o cálculo das taxas de imigração.

A informação sobre o volume de migrantes revela que a maior parte dos imigrantes que chegaram à porção brasileira da RFC (1995/2000 e 2005/2010) tiveram origem interna, ou seja, dentro do território nacional, embora o volume registrado⁸⁸ de

⁸⁸ Nos casos específicos de Corumbá e Ladário, é importante salientar que o volume de imigrantes estrangeiros tende a estar

imigrantes internacionais não seja desprezível. Essa informação evidencia que em Ladário foram registrados saldos migratórios positivos enquanto que em Corumbá foram registrados saldos migratórios negativos, nos dois períodos avaliados (1995-2000 e 2005-2010) (Tabela 4). No que se refere às taxas de imigração, nota-se uma maior intensidade imigratória em Ladário do que em Corumbá, para os dois períodos avaliados (1995-2000 e 2005-2010), enquanto que as taxas de emigração revelam maior intensidade em Corumbá com relação à Ladário, nos dois períodos avaliados. Por esse motivo, os índices de eficácia migratória (IEM⁸⁹) revelam resultados negativos para Corumbá e positivos para Ladário e, como se encontram ao redor de zero (0), indicam áreas de alta circulação migratória, com perda de população no caso de IEM negativo (caso de Corumbá) e ganho de população no caso de IEM positivo (caso de Ladário). No que se refere ao conjunto dos municípios brasileiros da RFC, notam-se taxas de emigração mais intensas que taxas de imigração, assim como IEM negativos, para os dois períodos avaliados, o que corresponde a um crescimento migratório negativo para a área brasileira da RFC (Tabela 5).

Tabela 4 - Volume de imigrantes, de emigrantes e saldos migratórios - municípios brasileiros da RFC (1995-2000 e 2005-2010).

		1995-2000			2005-2010		
		Internos	Internacionais	Total	Internos	Internacionais	Total
Imigrantes	Corumbá	5.096	388	5.484	5.976	243	6.219
	Ladário	2.207	0	2.207	2.514	14	2.528
	Área Brasileira	6.385*	388	6.659	7.145*	257	7.267
Emigrantes	Corumbá	10.488	-	10.488	10.125	-	10.125
	Ladário	1.110	-	1.110	1.389	-	1.389
	Área Brasileira	10,566	-	10.566	10,034	-	10.034
Saldo migratório	Corumbá	-5.391	-	-5.003	-4.150	-	-3.907
	Ladário	1.097	-	1.097	1.125	-	1.139
	Área Brasileira	-4.294	-	-3.906	-3.024	-	-2.767

* Do valor total da migração interna foi subtraído o volume de migrantes que se deslocaram entre Corumbá e Ladário, nos dois períodos avaliados.

Fonte: elaboração própria com base nos Censos Demográficos - IBGE (2000 e 2010).

significativamente sub-enumerado, sobretudo, no caso de bolivianos e paraguaios, contingente cujo percentual de indocumentados tende a ser elevado, o que leva a uma tendência de aumento na omissão da informação disponibilizada aos recenseadores.

⁸⁹ O Índice de Eficácia Migratória representa o quociente entre a migração líquida (I-E) e a migração bruta (I+E). Valores próximos a 1 indicam áreas de alta atração migratória, valores próximos a -1 representam áreas de alta evasão e valores próximos a 0 indicam áreas com alta circulação migratória (imigração em níveis semelhantes a de emigração).

Tabela 5 - Taxas de imigração e de emigração e índices de eficácia migratória (IEM) - municípios brasileiros da RFC.

	1995-2000			2005-2010		
	Tx. IMI	Tx. EMI	IEM	Tx. IMI	Tx. EMI	IEM
Corumbá	1,2	2,2	-0,3	1,2	2,0	-0,2
Ladário	3,5	1,5	0,3	2,7	1,5	0,3
Área Brasileira	1,4	2,1	-0,2	1,5	1,9	-0,1

Fonte: elaboração própria com base nos Censos Demográficos - IBGE (2000 e 2010).

No que diz respeito ao volume de imigrantes e às taxas de imigração nos municípios bolivianos da RFC, nota-se uma maior intensidade imigratória em Porto Quijarro com relação à Porto Suárez, para os dois períodos avaliados (1996-2001 e 2007-2012) (Tabela 6).

Tabela 6 - Volume de imigrantes e taxas de imigração - municípios bolivianos da RFC (1996-2001 e 2007-2012).

	1996-2001				2007-2012			
	Imigrantes			Tx. IMI	Imigrantes			Tx. IMI
	Internos	Externos	Total		Internos	Externos	Total	
P. Suárez	2.424	209	2.633	3,5	1.941	169	2.110	2,3
P. Quijarro	3.167	201	3.368	6,0	2.885	331	3.216	4,1
Área boliviana	5.591	410	6.001	4,6	4.826	500	5.326	3,1

Fonte: elaboração própria com base nos Censos de Población y Vivienda - INE (2001 e 2012).

O conjunto de informações apresentado (Tabelas 1, 2, 3, 4, 5 e 6) corrobora com a ideia de que na RFC o diferencial nas taxas de crescimento populacional, por municípios, e o consequente processo de redistribuição espacial da população, se apresentam como reflexos diretos dos padrões recentes da migração na América do Sul, também observáveis no caso da migração interna boliviana e da migração internacional no entorno de Corumbá, pois, apesar do limite dos dados disponíveis, é possível perceber que nos municípios de Porto Quijarro e Ladário, onde o crescimento populacional recente foi mais intenso, se apresentam evidências de uma circulação migratória com ganhos populacionais. Já em Corumbá o moderado crescimento reflete o resultado de um crescimento vegetativo positivo associado a uma circulação migratória com perda populacional. No caso de Porto Suárez, apesar de indisponibilidade de dados sobre o volume de emigrantes, se supõe que apresentou impactos de um crescimento vegetativo positivo e de um crescimento migratório negativo, no primeiro período intercensal avaliado (1996-2001), e um efeito dos crescimentos migratório e vegetativo ambos positivos, no segundo período intercensal avaliado (2007-2012).

Além disso, no caso da área brasileira é possível afirmar que a cidade que

centraliza a dinâmica regional, ou seja, Corumbá, tem mostrado sinais de saturação em suas condições de retenção de imigrantes, de maneira que o crescimento mais intenso em Ladário pode ser interpretado como uma consequência imediata da captação do crescimento populacional corumbaense, dada a contiguidade de seus núcleos urbanos e os menores custos no que diz respeito ao aluguel e à aquisição de terrenos no município de Ladário⁹⁰.

Já o crescimento diferenciado entre os dois municípios bolivianos tem sido atribuído às vantagens locacionais de Porto Quijarro, dadas pela proximidade com a cidade de Corumbá. No caso de Porto Suárez, a retomada do crescimento durante a primeira década dos anos 2000 tem sido atribuída a uma importante reorganização em sua configuração territorial, especificamente no que se refere à realocação de atividades econômicas e produtivas e à geração de melhores condições de retenção da população natural e imigrante.

Considerações finais

Nesse trabalho se apresenta um esforço em destacar não somente o processo de alterações na localização da fronteira que hoje perpassa o território aqui denominado RFC, já que também se propõe a evidenciar mudanças ocorridas em seu sentido geopolítico durante sucessivos períodos. No primeiro período reconhecido, a fronteira se caracterizava mais como uma fronteira zonal de defesa das nações indígenas que habitavam o Pantanal, durante o incipiente processo de colonização da América do Sul. Gradualmente essa fronteira passou a se constituir como um limite formal e melhor definido, entre uma colônia portuguesa e colônias espanholas, primeiramente através do tratado de Tordesilhas (século XVI). No decorrer do século XVI, entretanto, com o avanço dos portugueses para além dos limites impostos pelo tratado de Tordesilhas, esses limites foram alterados, e a partir do século XIX, com o processo de independência das colônias americanas, essa fronteira passou a representar o limite entre países independentes e o império brasileiro. Mas foi somente depois da guerra com o Paraguai (1870) que essa fronteira se estabeleceu como o limite internacional atualmente vigente.

Recentemente, no entanto, com a revalorização estratégica de zonas fronteiriças e com a emergência de novos padrões da migração interna sulamericana, tais áreas passaram a ser revalorizadas como espaços privilegiados do comércio, do transporte de cargas e do deslocamento de pessoas, fato que representou significativas mudanças. Esse processo promoveu a integração social, econômica e logística entre países vizinhos e possibilitou a emergência de novos padrões de mobilidade espacial da população,

⁹⁰ SOUCHAUD, Sylvain; CARMO, Roberto Luiz do; FUSCO, Wilson. Mobilidade populacional e migração no Mercosul: a fronteira do Brasil com Bolívia e Paraguai. *Teoria & Pesquisa*, São Carlos, v. 16, n. 1, p. 39-60, 2007.

condições que levaram à consolidação de regiões caracterizadas por sua condição fronteiriça.

No caso específico da RFC, observou-se uma retomada dos investimentos ao longo das últimas décadas. Esses investimentos, apesar de possibilitarem uma significativa dinamização econômica, em nível regional, não foram suficientes para gerar condições sociais capazes de promover a retenção da maior parte da população migrante, de maneira que a RFC se caracterizou como uma área de circulação migratória, cuja capacidade de retenção dos imigrantes têm ocorrido de maneira mais notável pontualmente nos núcleos urbanos de Porto Quijarro, Porto Suárez (particularmente durante a primeira década do século XXI) e Ladário.

Já em Corumbá, o maior núcleo urbano regional, apesar das perdas populacionais registradas por conta da dinâmica migratória, houve um crescimento populacional moderado, impulsionado pelo crescimento vegetativo. É importante considerar que, embora suas taxas recentes de crescimento tenham sido relativamente baixas, em termos absolutos o crescimento populacional foi significativo, chegando a mais de 15 mil pessoas entre 1991 e 2010. Tal crescimento, considerando as dificuldades existentes em termos de infraestrutura e de prestação de serviços públicos, exige um aporte de investimentos não desprezível por parte dos vários níveis governamentais.

Feitas essas considerações, conclui-se que a revalorização estratégica da RFC foi capaz de dinamizar os setores de comércio e de prestação de serviços, além do fluxo de bens e de *commodities*, sem que esses fluxos, assim como os investimentos a eles vinculados, pudessem gerar melhores condições socioeconômicas para a população, de maneira que não possibilitou uma maior retenção dos imigrantes que por ali circulam em busca de melhores condições de vida. No entanto, mesmo que limitada, essa parcial retenção de imigrantes foi capaz de gerar fenômenos pontuais de crescimento e uma redistribuição espacial da população, representando hoje uma evidente consequência do deslocamento massivo de imigrantes em direção ao oriente boliviano e ao território brasileiro.

Recebido em 16 de janeiro de 2017.

Aprovado em 21 de junho de 2017.