



## **CORUMBÁ: VIAS DE INTEGRAÇÃO E DESENVOLVIMENTO**

Fábio Araújo Delgado  
Bacharel em Ciências Contábeis  
Pós-Graduação em Gestão Empresarial e de Recursos Humanos  
Fundação Universidade Federal de Mato Grosso do Sul – FUFMS – Campus Pantanal  
CPAN

### **RESUMO**

O objetivo desse artigo é relatar, por meio de fatos históricos, o potencial da região pantaneira da cidade de Corumbá-MS diante de seu limite fronteiriço com os países vizinhos, Bolívia e Paraguai. Também temos o intuito de analisar as vias de integração, seu histórico, sua importância, o desenvolvimento e o cenário atual. Observaremos a influência da sua localização, em região de fronteira, nos seus aspectos econômicos e culturais. A metodologia utilizada foi descritiva, bibliográfica e documental. Ressalta-se a importância deste artigo na busca do conhecimento da região pantaneira de fronteira, das suas dificuldades em construir infraestruturas necessárias para o desenvolvimento regional e sul-americano, favorecendo suas potencialidades pela localização central estratégica.

**Palavras-chave:** Integração. Desenvolvimento. Fronteira.



## 1 INTRODUÇÃO

Qual a importância para o desenvolvimento de uma região de fronteira as vias de acesso e integração com o restante do país? Quais as principais dificuldades para o desenvolvimento fronteiriço? O isolamento das regiões de fronteira, por se localizarem na periferia de seus países, compromete os investimentos em infraestrutura do governo central? A esses questionamentos, justifica-se uma análise histórica das vias de integração na fronteira Brasil–Bolívia, na região pantaneira de Corumbá-MS.

Como objetivo geral, espera-se demonstrar, neste trabalho, a evolução das vias de integração na região de fronteira e sua influência para o desenvolvimento econômico e social regional. Especificamente, serão analisados os resultados de alguns investimentos em infraestruturas realizados para acesso à região de fronteira Brasil–Bolívia, tendo como rota a cidade de Corumbá-MS. Para alcançar esses objetivos específicos, serão feitas revisões bibliográficas acerca da importância da hidrovia Paraguai–Paraná, a influência da malha ferroviária no desenvolvimento da fronteira oeste, além da facilidade do fluxo de pessoas, carros, caminhões e mercadorias com a pavimentação da rodovia BR-262.

O Brasil possui 16.886 km de fronteira com 10 países da América do Sul, sendo 1.188 km de fronteira seca com os países da Bolívia e do Paraguai, conforme o Quadro abaixo:

Quadro: Fronteiras e Limites do Brasil – Ministério das Relações Exteriores

FRONTEIRAS E LIMITES DO BRASIL				
País	Totais	Linha Seca	Rios, Lagos e Canais	N. Marcos
Guiana Francesa	730 km	303 km	427 km	10
Suriname	593 km	593 km	-	60
Guiana	1.606 km	908 km	698 km	133
Venezuela	2.199 km	2.199 km	-	3.236
Colômbia	1.644 km	835 km	809 km	145
Peru	2.995 km	992 km	2.003 km	98
Bolívia	3.423 km	751 km	2.672 km	438
Paraguai	1.366 km	437 km	929 km	910
Argentina	1.261 km	25 km	1.236 km	310
Uruguai	1.069 km	320 km	749 km	1.174
Total	16.886 km	7.363 km	9.523 km	6.514

Fonte: BRASIL (2011)



Corumbá-MS, nesse contexto, está localizada na região Centro-Oeste do Brasil e situada quase ao centro da América do Sul, possui 386 km de fronteira com os países da Bolívia e do Paraguai, conforme destaca Freitas (2017); teve seu porto fluvial considerado como um dos mais importantes, seja sob o ponto de vista de integração sul-americana, desde o fim do século XIX até meados do século XX, seja pelo transporte de diversas mercadorias, com destino à Bolívia, à Argentina, ao Paraguai e ao Uruguai.

No início do século XX, o Governo Federal começou a construção da Ferrovia Noroeste do Brasil, integrando o interior do Centro-Oeste aos grandes centros urbanos do Brasil; porém, culminou com o declínio econômico da região, já que as mercadorias deixaram de desembarcar e de embarcar na cidade, pois seguiam direto ao seu destino.

Já quase no fim da década 1980, foi concluído o trecho entre Campo Grande-MS e Corumbá-MS da BR-262 (rodovia transversal brasileira), interligando, assim, os estados brasileiros do Espírito Santo, de Minas Gerais, de São Paulo e de Mato Grosso do Sul, possuindo 2.213 quilômetros de extensão, sendo considerada a nona maior rodovia do país. Por si só, fica claro, a importância da rodovia em todo seu aspecto econômico, sendo um corredor de escoamento de múltiplos produtos, como também pelo aspecto turístico, especificamente entre as cidades de Aquidauana/Anastácio-MS até Corumbá-MS, cruzando o Pantanal sul mato-grossense.

## **2 INTEGRAÇÃO E DESENVOLVIMENTO**

Aproximadamente, nos últimos quinze anos, Corumbá-MS tem bem definidos os transportes de produtos por essas três vias (navegação fluvial, férrea e rodoviária).

### **2.1 INTEGRAÇÃO**

A utilização da “estrada líquida” – a navegação – é considerado o meio de transporte mais utilizado para as *commodities*, como minério de ferro, manganês e seus derivados, soja e seus derivados, entre outros; embora, como já dito anteriormente, no fim do século XIX, os produtos transportados pela navegação no porto da cidade eram de todos os gêneros, como alimentícios e vestuários, fazendo com que Corumbá se transformasse em uma importante cidade para o Brasil pela localização estratégica de seu porto. A exploração



das reservas minerais possibilitou a intensificação da utilização desse meio de transporte por ser de baixo custo e por alcançar diversos países, inclusive com acesso ao oceano Atlântico. Segundo Lamoso (2001), citado por Brito (2011) em sua Dissertação de Mestrado, em Corumbá houve seis fases de desenvolvimento da atividade mineral, aqui considerando como a de maior extração e transportes a 5.<sup>a</sup> fase (1976-2009), sob a administração pública, e a 6.<sup>a</sup> fase (após 2009), sob a concessão da exploração de companhias privadas. Cabe ressaltar a importância da construção do Canal do Tamengo, que tem aproximadamente 11 km de extensão, interligando a laguna Cáceres, em Puerto Suárez na Bolívia, ao rio Paraguai em Corumbá-MS no Brasil, dando acesso a três portos (Puerto Jennefer, Puerto Aguirre e Puerto Gravetal) no país vizinho, além da viabilidade do acesso da Bolívia ao oceano Atlântico.

Uma outra via de integração bastante utilizada no século XX, segundo Queiroz (2001), teve sua construção iniciada no começo desse século, a Ferrovia Noroeste do Brasil. O projeto inicial da sua construção era interligar a cidade de Bauru-SP a Cuiabá-MT, mas foi alterado pelo Governo Federal para que a obra terminasse mais ao sul do estado, especificamente em Corumbá-MS, em sua margem direita. Em 1908, deu-se início à construção pelo lado mato-grossense, porém começando pela localidade conhecida como Porto Esperança, e à margem esquerda do rio Paraguai, cerca de 78 km de distância de Corumbá-MS. Por outro lado, a construção da estrada de ferro também continuava pelo lado paulista, agora a partir da cidade de Itapura-SP, extremo oeste do estado de São Paulo e às margens do Rio Tietê.

Os dois trechos da ferrovia encontraram-se em 1914 nas proximidades da cidade de Campo Grande-MS, com 1.273 km de extensão, entre Bauru-SP e Porto Esperança-MS. O prolongamento do trecho ferroviário até Corumbá-MS foi concluído em 1952 após investimentos na construção da ponte férrea, localizada sobre o Rio Paraguai. No mesmo período, outro ramal foi feito, agora partindo de Campo Grande-MS em direção a Ponta Porã-MS (cidade gêmea com Pedro Juan Caballero na fronteira com o Paraguai). Na mesma época, por meio de acordos entre Brasil e Bolívia, era também construído o trecho ferroviário entre a cidade boliviana de Santa Cruz de La Sierra e a cidade brasileira de Corumbá-MS, proporcionando a ligação entre os países da Bolívia e do Paraguai aos portos brasileiros por meio da estrada de ferro.



Nos últimos cinco anos, a linha férrea, sob a administração da ALL – América Latina Logística S/A desde 2008, tem basicamente suas operações entre os transportes de minérios e seus derivados, da estação de Maria Coelho (a cerca de 30 km de Corumbá-MS) ao porto Gregório Curvo, e de cimentos da Votorantim ao depósito alfandegado da Agesa – Armazéns Gerais Alfandegados de Mato Grosso do Sul S/A, em todo o trecho localizado à margem direita do rio Paraguai e no município de Corumbá-MS, com destino à exportação. Ressalta-se que o trecho da malha ferroviária entre Porto Esperança-MS a Miranda-MS está sucateado, quase que impossibilitando o transporte. Além dos transportes ainda utilizados, a linha férrea atende também a outros terminais multimodais, todos nas proximidades de Corumbá-MS, cuja mercadoria tem destino à exportação, e que são abastecidos pela via rodoviária; aliás, sobre essa via, comentaremos a seguir.

A via de integração rodoviária talvez seja a que mais recentemente tenha tido impacto relevante para a região pantaneira, isso em todos os sentidos, conforme vamos discutir neste trabalho. Além do escoamento dos produtos já citados anteriormente, a rodovia permite e facilita a integração de pessoas desde que foi feita a sua pavimentação e, principalmente, após a construção, no ano 2000, da ponte rodoviária sobre o rio Paraguai, a cerca de 70 km do centro urbano de Corumbá-MS; isto porque, durante 14 anos, a travessia pelo rio Paraguai era feita por balsas, o que, além de aumentar o tempo da viagem substancialmente, gerava um custo a mais para quem se utilizava desse serviço.

A rodovia BR-262 demanda um grande fluxo de veículos, principalmente veículos de cargas, carregando os mais variados produtos e, em sua grande maioria, com destino à exportação. E este intenso tráfego naturalmente ocasiona diversos problemas de manutenção da própria rodovia, seja pelo excesso de peso das cargas transportadas, seja pelas características do solo pantaneiro.

Espera-se que, com a conclusão das obras do corredor rodoviário bioceânico, o fluxo de veículos possa diminuir no tráfego da região. Aliás, o corredor bioceânico é uma grande obra de infraestrutura, não só para a região Centro-Oeste, mas também para o Brasil e para América do Sul como um todo. Inicialmente, em uma primeira expedição, previa-se a construção do corredor bioceânico cortando o continente de leste a oeste, passando pela Bolívia, com mais de 4.000 km de extensão; entretanto, em uma segunda expedição em 2017, optou-se pela rota atual. O projeto lançado no ano 2000 pelo IIRSA – Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana – prevê ainda hidrovias e a construção de portos,

interconexões energéticas de comunicações e corredores rodoviários. Trata-se de um projeto de interligar o porto de Santos-SP, no oceano Atlântico, aos portos chilenos de Antofagasta, Arica e Iquique, no oceano Pacífico. Esta rodovia terá uma extensão de 2.396 km, cortando países como o Paraguai, a Argentina e chegando finalmente ao Chile. Em Mato Grosso do Sul, o corredor de acesso será a cidade de Porto Murtinho-MS, distante aproximadamente 440 km da capital do Estado Campo Grande-MS e que faz fronteira com sua cidade gêmea de Carmelo Peralta, no Paraguai.

A rota deve diminuir em até duas semanas o tempo de viagem para o transporte dos produtos destinados à exportação do Centro-Oeste do Brasil para países asiáticos, como China e Japão, além de atender também à rota da costa oeste dos Estados Unidos, com um custo mais baixo nos portos chilenos.

Figura 1: Rota Rodoviária Bioceânica



Fonte: Campos & Faria (fev. 2020)

A Figura 1 acima demonstra a nova Rota Rodoviária Bioceânica, com aproximadamente 2.396 km, utilizando-se da cidade de Porto Murtinho-MS como a última cidade do lado brasileiro e que faz fronteira com sua cidade gêmea de Carmelo Peralta, no Paraguai; sendo aquele país o que demanda maior parte a ser pavimentada, com mais de 600 km.



## **2.2 DESENVOLVIMENTO**

O estado de Mato Grosso do Sul, por meio da Secretaria de Estado de Meio Ambiente, do Planejamento, da Ciência e Tecnologia – Semac – e da Secretaria de Desenvolvimento Agrário, da Produção, da Indústria, do Comércio e do Turismo – Seprotur –, elaborou, em 2012, o PDIF/MS – Plano de Desenvolvimento e Integração da Faixa de Fronteira de Mato Grosso do Sul –, a partir de bases propostas pelo Grupo de Trabalho Interfederativo de Integração Fronteiriça, com representantes designados por Portaria do Ministério da Integração Nacional – MI, em 2009 –, atualmente Ministério do Desenvolvimento Regional – MDR –, resultado da união do MI com o Ministério da Cidade – MCID.

Segundo o relatório anual CDIF, de 12 de janeiro de 2021, também foi criada em 2010 a Comissão Permanente para o Desenvolvimento e Integração da Faixa de Fronteira – CDIF –, com o objetivo de propor medidas e coordenar ações que visem ao desenvolvimento de iniciativas necessárias à atuação do Governo Federal na região de Faixa de Fronteira. Em 8 de agosto de 2019, a CDIF foi reestruturada pelo Decreto n.º 9.961 como um órgão colegiado de assessoramento superior e diretamente vinculado à Secretaria Nacional de Mobilidade e Desenvolvimento Regional e Urbano, com a finalidade de contribuir para o aperfeiçoamento da gestão das políticas públicas para o desenvolvimento da Faixa de Fronteira e estimular a articulação federativa com os entes federados na promoção do desenvolvimento socioeconômico dos municípios brasileiros na Faixa de Fronteira.

Assim, conceitualmente, o estudo em questão considerou como território:

Um espaço físico, geograficamente definido, geralmente contínuo, compreendendo cidades e campos caracterizados por critérios multidimensionais, tais como o ambiente, a economia, a sociedade, a cultura, a política e as instituições, e uma população com grupos sociais relativamente distintos, que se relacionam interna e externamente por meio de processos específicos, onde se pode distinguir um ou mais elementos que indicam identidade e coesão social, cultural e territorial. (BRASIL, 2005)



Outro conceito importante que precisa ser estabelecido é a diferença entre fronteira e limite e as suas interdependências. Segundo Machado (1998):

A fronteira está orientada 'para fora' (forças centrífugas), enquanto os limites estão orientados 'para dentro' (forças centrípetas). Enquanto a fronteira é considerada uma fonte de perigo ou ameaça porque pode desenvolver interesses distintos aos do governo central, o limite jurídico do estado é criado e mantido pelo governo central, não tendo vida própria e nem mesmo existência material, é um polígono. O chamado 'marco de fronteira' é na verdade um símbolo visível do limite. Visto desta forma, o limite não está ligado à presença de gente, sendo uma abstração, generalizada na lei nacional, sujeita às leis internacionais, mas distante, frequentemente, dos desejos e aspirações dos habitantes da fronteira. Por isso mesmo, a fronteira é objeto permanente da preocupação dos estados no sentido de controle e vinculação. Por outro lado, enquanto a fronteira pode ser um fator de integração, na medida que for uma zona de interpenetração mútua e de constante manipulação de estruturas sociais, políticas e culturais distintas, o limite é um fator de separação, pois separa unidades políticas soberanas e permanece como um obstáculo fixo, não importando a presença de certos fatores comuns, físico-geográficos ou culturais. (MACHADO, 1998, pp. 41-42)

Nesse sentido, o PDIF/MS busca, em conceito mais amplo, a fronteira como um espaço de intercâmbio, integração e de multiplicidades cooperativas, embora o termo "faixa de fronteira" possa dar uma ideia conceitual de limite e demarcação territorial, em que se busca assegurar a segurança nacional como necessidade, mas também é um espaço estratégico que necessita de políticas públicas de atendimentos específico às necessidades locais.

O Governo Federal, com o Programa de Desenvolvimento de Faixa de Fronteira – PDFF, estabeleceu essas regiões em três arcos (Norte, Central e Sul), conforme a Figura 2, e espaços sub-regionais. Mato Grosso do Sul, juntamente com Mato Grosso e Rondônia, insere-se no Arco Central e, para a criação das sub-regiões, deverão ser levados em consideração os aspectos da base produtiva e a identidade cultural.



Figura 2: Programa de Desenvolvimento de Faixa de Fronteira



Fonte: Carneiro Filho & Camara (2019)

O objetivo é priorizar o desenvolvimento por meio da estruturação física, social e produtiva, visando a acentuar as potencialidades locais com o relacionamento e a articulação com os países vizinhos, sendo objetivos do PDF, além de instituir ações que levem em consideração as particularidades da região.



Assim, o Arco Central abrange, no aspecto físico, duas principais bacias hidrográficas sul-americanas: Amazônica e Paraguai–Paraná; e seus sistemas produtivos estão relacionados à produção agrícola, à criação de gado e a um modelo de indústria-comercial, ligados à agroindústria, como frigoríficos de carne bovina e de pesca, além de rede de secagem e armazenamento de grãos. Conforme conclui Ferraro (2019), o Arco Central incorpora uma série de contradições semânticas: suas fronteiras sinapses e capilares apresentam simultaneamente características de “fronteira vivas” e “territórios perigosos”.

Segundo o PDFF, destacam-se as especificidades das sub-regiões XI, XII, XIII e XIV do Arco Central:

- a) Sub-região XI: composta por nove municípios dos estados de Mato Grosso e Mato Grosso do Sul, sendo, deste último, as cidades de Aquidauana, Anastácio, Miranda, Corumbá, Ladário e Porto Murtinho. É historicamente marcado por um grande grupo indígena, região destacada pelo Pantanal e pelo turismo ecológico. Tem o segundo maior rebanho bovino de Faixa de Fronteira, além da produção de mandioca, arroz e de cana-de-açúcar, em fase de consolidação, e a extração de madeira em tora como importante atividade em Porto Murtinho. Os pontos fracos dessa sub-região são: baixa diversidade produtiva, baixos valores da produção agrícola e extrativista e a inexistência de uma cadeia produtiva vinculada à pecuária;
- b) Sub-região XII: composta pelos municípios de Bela Vista, Bodoquena, Bonito, Caracol, Guia Lopes da Laguna, Jardim e Nioaque, todos em MS. Possui no Parque Nacional da Serra de Bodoquena grande potencial turístico e com reservas mineralógicas pouco exploradas. A agroindústria da soja e da mandioca procedente do Paraguai e o turismo como fonte de emprego urbano constituem a base produtiva. Porém o baixo grau de empreendedorismo agrícola, a inexistência de praça atacadista e o baixo nível técnico-tecnológico são fatores que constituem problemas para essa sub-região, além do baixo grau de especialização e a alta dependência das sub-regiões vizinhas;
- c) Sub-regiões XIII e XIV: conhecidas pelos problemas quanto ao narcotráfico e aos contrabandos diversos, possuem potencialidades em termos de atividades agropecuárias. Compreendem extensa rede de armazenamento e secagem da soja,



a expansão do cultivo de mandioca para a produção do amido e a possibilidade de um “corredor turístico” pela proximidade ao Parque Nacional da Serra da Bodoquena, além de desenvolvimento dos setores produtivos de apicultura, bovinocultura, construção civil, cultivos de soja, café, arroz, erva-mate, indústrias têxteis, movelaria. Os municípios que compõem essas sub-regiões são a sub-região XIII – Caarapó, Deodópolis, Dois Irmãos do Buriti, Douradina, Dourados, Fátima do Sul, Glória de Dourados, Itaporã, Jateí, Laguna Carapã, Maracaju, Novo Horizonte do Sul, Rio Brilhante, Sidrolândia, Taquarussu e Vicentina; e a sub-região XIV – Amambai, Antônio João, Aral Moreira, Coronel Sapucaia, Eldorado, Iguatemi, Itaquiraí, Japorã, Juti, Mundo Novo, Naviraí, Paranhos, Ponta Porã, Sete Quedas e Tacuru.

Outro fator que deve ser levado em consideração em relação à Faixa de Fronteira – por conta das características dessas regiões, tendo em vista as dificuldades de elaboração e implementação de políticas públicas voltadas ao desenvolvimento, seja por barreiras legais, seja pelas diplomáticas – é o estabelecimento, por parte dos países envolvidos, de “zonas de integração fronteiriça”.

Segundo salientou o pesquisador Luiz Mauricio Cuervo<sup>1</sup>, o principal desafio é conseguir fórmulas institucionais que tenham estabilidade e durabilidade. Outros participantes foram mais além e ressaltaram a necessidade de assumir as políticas de fronteira como políticas de Estado, e não apenas como políticas de governo.

As cidades gêmeas é a melhor forma geográfica que caracteriza a Faixa de Fronteira, pois apresentam grande potencial de integração econômica e cultural, inclusive com manifestação dos problemas característicos da fronteira, com efeitos diretos sobre o desenvolvimento.

Segundo o Ministério da Integração Nacional:

São consideradas cidades gêmeas os municípios cortados pela linha de fronteira, seja essa seca ou fluvial, integrada ou não por obra de infraestrutura, que apresentem grande potencial de integração econômica e cultural, podendo ou não apresentar a unificação da malha urbana com cidade do país vizinho. Não serão consideradas cidades gêmeas, aquelas com população inferior a 2 mil habitantes. (BRASIL, 2014)

<sup>1</sup> Luiz Mauricio Cuervo, oficial de assuntos econômicos da CEPAL, em Santiago.



O estado de Mato Grosso do Sul possui em seu território oito cidades gêmeas, incluindo Corumbá–Puerto Suárez. E, embora essas cidades possam apresentar elementos comuns, alguns comportamentos podem ser diferentes, como trabalho, fluxos de capital, terra e recursos naturais, além dos serviços de consumo coletivo, daí a necessidade dessas cidades gêmeas serem alvo prioritário das políticas de Faixa de Fronteira.

O Plano de Desenvolvimento e Integração de Faixa de Fronteira/MS estabelece como objetivo geral para a política de desenvolvimento regional fronteiriço:

Construir a segurança cidadã, melhorando a qualidade de vida, promovendo o desenvolvimento econômico, institucional e socioambiental sustentável na faixa de fronteira. (PDIF/MS, 2012, p. 32)

E como visão de futuro para fronteira de Mato Grosso do Sul:

Tornar a fronteira de Mato Grosso do Sul integrada nacional e internacionalmente, com cidadania pela e qualidade de vida, econômico, institucional e sócio ambientalmente sustentável. (PDIF/MS, 2012, p. 32)

Assim, o PDIF/MS estabelece alguns Eixos Estratégicos:

1. Segurança:

Atuação integrada dos órgãos de segurança pública, da secretaria da Receita Federal do Brasil e das Forças Armadas e a integração com os países vizinhos para o fortalecimento da prevenção, controle, fiscalização e a segurança cidadã na faixa de fronteira brasileira;

2. Saúde:

Garantir apoio técnico-financeiro-institucional aos municípios de fronteira no estado de Mato Grosso do Sul;

3. Infraestrutura e Logística:

Buscar o equilíbrio entre as matrizes de Transporte com investimentos estaduais, federais e em consonância com o Plano Nacional de Logística de transportes – PNLT;

4. Educação:

Melhorar o processo do ensino e da aprendizagem nas escolas da rede Estadual de Ensino de MS localizadas na faixa de fronteira, fortalecendo-as e respeitando a diversidade do cidadão sul-mato-grossense, conforme o PDIF;

5. Desenvolvimento Econômico:

Fomentar o desenvolvimento econômico sustentável da produção e comercialização fronteiriça, induzir a diversificação produtiva por meio de políticas setoriais integradas, com incentivos fiscais diferenciados que visam dotar esta região de uma infraestrutura e logística adequada ao turismo e ao adensamento das cadeias produtivas, apoiando a organização e o



fortalecimento dos Arranjos Produtivos Locais – APLs – e o escoamento da produção e a internalização dos insumos na fronteira;

6. Desenvolvimento Socioambiental:

Desenvolver ações voltadas para as políticas Públicas de Trabalho, Emprego e Renda, de Assistência Social de Cidadania, da Cultura, da Habilitação, do Meio Ambiente e da Circulação de Pessoas, buscando efetivar de forma articulada com as demais Políticas Públicas nos âmbitos Federal, Estadual, Municipal e da Sociedade Civil a formação, inclusão e acesso aos direitos humanos dos cidadãos e cidadãs residentes na região de fronteira;

7. Aduanas Integradas:

Elaborar uma política de aduanas integradas, em que as atividades estatais de controle de fronteiras atendam os acordos dos países do MERCOSUL que as instituiu, bem como a realização de atividades compartilhadas nos monitoramentos, nas operações e nos controles. (PDIF/MS, 2012, pp. 33-34)

Essas ações deverão ser revistas, pois, em 2019, o Ministério de Desenvolvimento Regional – MDR – incentivou que os Núcleos Estaduais de Fronteira – NEF – revisitassem seus decretos estaduais para atualizá-los, inclusive quanto à reconstrução dos Planos Estaduais para o Desenvolvimento e a Integração da Faixa de Fronteira – PDIF –, por haverem transcorrido sete anos desde a publicação inicial.

### **3 CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Diante do que foi exposto, Corumbá-MS, cidade de Faixa de Fronteira com a Bolívia, além de sua importância histórica, mesmo com o passar dos tempos, ainda revela sua importância econômica para o país, principalmente por sua posição geográfica estratégica no cenário sul-americano.

Localizada às margens do rio Paraguai, que inserida dentro da bacia hidrográfica Paraguai–Paraná, banha países como Paraguai e Argentina quando finalmente se une ao rio Uruguai e depois ao rio da Prata, formando assim a bacia hidrográfica Platina, que, além de altamente navegável, dá acesso ao oceano Atlântico. Talvez o único gargalo dessa via seja o ciclo das águas no Pantanal, normalmente período de novembro a março, quando o calado baixo do rio dificulta a navegação na região; por outro lado, a ferrovia possui boa parte de sua malha quase sucateada pelo mau estado de conservação; ainda assim, o trecho à margem direita do rio Paraguai atende ao transporte de cargas a outros modais.



A rodovia, esta sim amplamente utilizada como via de transporte para produtos e/ou pessoas, tem atualmente limitações na sua manutenção e conservação, principalmente na região pantaneira entre as cidades de Corumbá-MS e Miranda-MS, mas que atrai turistas pela contemplação ecológica.

Sobre seu desenvolvimento, Corumbá, além de suas potencialidades produtivas – pecuária bovina, agroindústria, turismo de eventos, de pesca, contemplativo e ecoturismo, mineração e siderurgias direcionadas ao minério de ferro, manganês e calcário –, enfrenta toda dificuldade, como a maioria dos municípios do interior, com a singularidade de ser um município em Faixa de Fronteira. Assim, tende a se equilibrar nas vantagens e desvantagens de sua localidade; sujeito à volatilidade do dólar, o comércio local ultimamente pouco sentiu com a retração do mercado brasileiro. A presença dos bolivianos é cada vez mais constante nos restaurantes e nas lojas do comércio em geral; embora, desde março de 2020, com início da pandemia da Covid-19, as providências sanitárias entre os países do Brasil e da Bolívia, como a restrição de circulação de veículos e pessoas na fronteira, têm provocado pequenos impactos comerciais, mas que são absorvidos pelo fim dos prazos estabelecidos e, agora, com a possibilidade da vacinação de sua população.

## REFERÊNCIAS

BRASIL. **Plano Territorial de Desenvolvimento Rural Sustentável**. Guia de Planejamento para Desenvolvimento rural sustentável. Ministério do Desenvolvimento Agrário. Brasília, 2005, p. 11.

BRASIL. **Fronteiras e Limites do Brasil**. Ministério das Relações Exteriores – DF – PCDL – SCDL, 2011. Disponível em: <http://info.lncc.br/tab.html>. Acesso em: 28 abr. 2021.

BRASIL. **Ministério da Integração define conceito de cidades gêmeas**. Secretaria de Governo. Presidência da República. 2014. Disponível em: <https://www.gov.br/secretaria-degoverno/pt-br/portalfederativo/arquivos-privados/noticias/midias/ministerio-da-integracao-define-conceito-de-cidades-gemeas>. Acesso em: 12 maio 2021.

BRITO, N. de M. **Mineração e desenvolvimento regional em Corumbá-MS**. Dissertação (Mestrado em Geografia). FCH/UFMG, Mato Grosso do Sul, 2011.



CAMPOS, L.; FARIA, A. Rota Bioceânica – O que é e seus impactos diretos e indiretos. **ECOA**, fev. 2020. Disponível em: <https://ecoa.org.br/rota-bioceanica-o-que-e-e-seus-impactos-diretos-e-indiretos>. Acesso em: 25 abr. 2021.

CARNEIRO FILHO, C. P.; CAMARA, L. B. Políticas públicas na faixa de fronteira do Brasil: PDFF, CDIF e as políticas de segurança e defesa. **Confins – Revista Franco-Brasileira de Geografia**. 2019. Disponível em: <https://journals.openedition.org/confins/22262>. Acesso em: 18 abr. 2021.

CDIF. **Relatório anual** (2021). Disponível em: [https://www.gov.br/mdr/pt-br/centrais-de-conteudo/publicacoes/desenvolvimento-regional-urbano/Ata\\_XVIIIReunioOrdinriadaCDIF.pdf](https://www.gov.br/mdr/pt-br/centrais-de-conteudo/publicacoes/desenvolvimento-regional-urbano/Ata_XVIIIReunioOrdinriadaCDIF.pdf). Acesso em: 12 maio 2021.

FERRARO JR.,V. G. **Desenvolvimento e integração das fronteiras brasileiras**: análise comparada dos Arcos Norte, Central e Sul. 2019. Disponível em: [https://www.academia.edu/45028304/Desenvolvimento\\_e\\_Integração\\_das\\_Fronteiras\\_Brasileiras\\_Análise\\_Comparada\\_dos\\_Arcos\\_Norte\\_Central\\_e\\_Sul](https://www.academia.edu/45028304/Desenvolvimento_e_Integração_das_Fronteiras_Brasileiras_Análise_Comparada_dos_Arcos_Norte_Central_e_Sul). Acesso em: 10 maio 2021.

FREITAS, E. P. de. Corumbá (MS) e as metamorfoses nas políticas brasileiras de ordenamento territorial e seus Impactos na Região de Fronteira Brasil-Bolívia. **Geofronter**, v. 1, pp. 16-29, 2017.

LAMOSO, L. P. **A exploração de minério de ferro no Brasil e no Mato Grosso do Sul**. Tese (Doutorado Geografia Humana). FFLCH/USP, São Paulo, 2001.

MACHADO, L. O. Limites, fronteira, redes. *In*: STROHAECKER, T. M. et al. (org.). **Fronteiras e espaço global**. Porto Alegre: AGB Porto Alegre, 1998, pp. 41-42.

OLIVEIRA, S.; PÊGO, B.; MOURA, R.; KRÜGER, C.; NUNES, M.; MOREIRA, P. **Fronteiras do Brasil** – Uma síntese dos trabalhos da oficina de Brasília. Ministério da Integração Nacional – IPEA, 2017.

PDIF/MS – Governo do Estado de Mato Grosso do Sul/SEMACE/SEPROTUR. **Núcleo Regional para o Desenvolvimento e Integração da Faixa de Fronteira do Estado de Mato Grosso do Sul**, 2012.

QUEIROZ, P. R. C. **Uma ferrovia em xeque**: A E.F. Noroeste do Brasil (1918-1956) – UFMS, 2001. Disponível em: [http://www.abphe.org.br/arquivos/paulo-roberto-cimo-queiroz\\_1.pdf](http://www.abphe.org.br/arquivos/paulo-roberto-cimo-queiroz_1.pdf). Acesso em: 8 maio 2021.