

CAPÍTULO 3

REPERCUSSÃO SOCIOESPACIAL DA HIDROVIA DO PARAGUAI NA MICRORREGIÃO GEOGRÁFICA DO BAIXO PANTANAL

No campo da ciência geográfica a formação socioespacial foi tratada por Santos (1979) tendo como referência que esta concepção está relacionada com a sociedade em sua amplitude histórica e material, e que essa dinâmica se dá em determinado espaço geográfico envolvendo toda sua complexidade. Assim, uma sociedade, em determinado espaço, tende a engendrar elementos que o constroem e o transformam de acordo com as atividades ali praticadas; a produção é um agente ativo nesse processo.

Para Corrêa (2000), a produção inicia-se de forma primitiva, quando o homem extraía da Natureza a materialidade necessária para sua sobrevivência, tais como os alimentos, vestimentas, ferramentas e abrigos que serviam como moradias. Nesse momento, o homem colocava-se em contato com a chamada primeira natureza. A partir da evolução da sociedade primitiva, que se torna cada vez mais complexa e organizada, essa relação vai se alterando, bem como se alteram os modos de apropriação dos elementos da natureza. Desde sua invenção, as ferramentas e técnicas de trabalhos sofreram e sofrem um constante desenvolvimento, possibilitando que o homem passasse a agir sobre a primeira natureza, intensificando essa apropriação, não mais apenas coletando e caçando, mas cultivando, domesticando e criando animais, construindo casas e cidades. Essa nova configuração espacial, na qual as construções e objetos estão dispostos de forma a atender às demandas criadas pelas novas necessidades do homem é denominada de segunda natureza.

A partir dessa colocação, podemos presumir que o conceito de produção é próprio do ser humano, que de forma intencional, aplicando sua capacidade física e intelectual, busca transformar e adequar os recursos naturais ou aqueles criados pelo próprio homem com o objetivo de satisfazer suas necessidades e interesses. A sociedade humana, tal como está organizada, não poderia existir sem a produção. A produção é uma condição permanente na vida da sociedade. Produzir é trabalhar, e é o trabalho que transforma o espaço geográfico.

Dessa maneira, a organização espacial que Corrêa (2000) enquadra como sinônimo de espaço geográfico, formação espacial ou simplesmente espaço, reflete a construção social histórica da sociedade, fruto de um trabalho social, e traz embutidas as marcas e funções do grupo a que pertence e a criou. Por essa razão, mais que objetos visíveis, no espaço geográfico está incutido a organização social, e nele se manifesta a divisão de trabalho.

Essa afirmação se complementa com a definição dada por Sereni (1991, p. 59): “*Consideraremos al espacio formado por un conjunto articulado de elementos interactivos que pueden adoptar diversas formas según cual sea la estructura social dominante*”, significa dizer que no espaço se produz e reproduz as relações sociais, manifestando as relações de poder. Por isso o espaço poderá ser direcionado e empregado a serviço do poder bem como da manutenção da classe dominante. Nessa questão, é oportuno retomar os ensinamentos de Marx (1977, p. 19), apoiando-nos na seguinte afirmação:

Os pensamentos da classe dominante são também, em todas as épocas, os pensamentos dominantes, ou seja, a classe que tem o poder material dominante numa dada sociedade é também a potência dominante espiritual. A classe que dispõe dos meios de produção material dispõe igualmente dos meios de produção intelectual, de tal modo que o pensamento daqueles a quem são recusados os meios de produção intelectual está submetido igualmente à classe dominante.

No mundo globalizado, as sociedades se interagem em redes, potencializando ainda mais a capacidade de domínio e controle de grupos detentores do poder, sendo ele estatal ou advindo de organizações multilaterais ou das empresas transnacionais. Esses grupos procuram controlar o espaço adequando-o a seus interesses. Em determinadas situações, os interesses dos grupos não são harmônicos entre si, a sociedade não é homogênea, está segmentada em classes, essencialmente em dominantes (e suas frações) e dominadas.

Ainda sobre essa temática, Ramos (1998, p. 82) assevera que:

Na acelerada dinâmica das configurações espaciais, a coesão do espaço encontra-se ameaçada pela simultaneidade de diversas lógicas espaço-temporais, cuja justaposição resulta numa realidade visivelmente fragmentada, embora efetivamente articulada.

Seguindo esse raciocínio, analisar as transformações sócioespaciais na Microrregião do Baixo Pantanal, em decorrência da modernização da Hidrovia do Paraguai, implica em considerar a historicidade do processo, à medida que se inserem numa relação de espaço e tempo. É fundamental a compreensão dessa relação, pois ela torna perceptível que a produção se concretiza em função de múltiplas determinações que ocorrem no espaço. Para balizar este estudo faz-se necessário conceber o espaço tal como Santos (1997, p. 19) anunciou:

A partir da noção de espaço como um conjunto indissociável de sistemas de objetos e sistemas de ações, podemos reconhecer suas categorias analíticas internas. Entre elas, estão a paisagem, a configuração territorial, a divisão territorial de trabalho, o espaço produzido ou produtivo, as rugosidades e as formas-conteúdos.

Esse contexto permite compreender o significado da implantação e modernização do sistema hidroviário em Mato Grosso do Sul, bem como as alterações que provoca no espaço, reafirmando que a produção do espaço e suas transformações, na forma, na estrutura e no conteúdo, são resultados de uma relação entre os segmentos sociais e da apropriação e uso do território, refletindo a evolução histórica e o estágio de desenvolvimento das sociedades, o que implica tratar da divisão de trabalho e das forças produtivas. Quanto a essa temática, Carlos (1994, p. 175) argumenta que:

É conveniente insistir que o espaço geográfico articula duas dimensões, aquela da localização (um ponto no mapa) e aquela que dá conteúdo a essa localização, que a qualifica e singulariza. Esse conteúdo é determinado pelas ações sociais que aí se estabelecem – o que confere ao espaço a característica de produto social histórico.

Desse modo, julgamos necessário entender a articulação entre o fenômeno específico - a implantação e modernização na Hidrovia do Paraguai em Mato Grosso do Sul - e sua articulação com a categoria espaço regional. No bojo dessa discussão de categoria de análise, Santos (2002, p. 23) afirma que:

O que pensamos de espaço jamais poderá ser compreendido sem que se reflita sobre o próprio movimento que cria, recria, nega e, pela superação, redefine a espacialidade dos próprios homens. Espaço e tempo, considerados aqui como categorias básicas da ciência moderna, são, na verdade, redimensionados na medida em que as sociedades se redimensionam.

Assim, analisar a Microrregião do Baixo Pantanal implica em considerar as formas diferenciadas com que sociedades que vivem em tempos históricos assimétricos, porém ocupando um mesmo espaço, assimilam os efeitos diretos provocados a partir de uma ação governamental, aliada ao grande capital privado.

Nesse sentido, o trato dessa questão assume uma dimensão que impede uma análise voltada apenas para um aspecto, seja econômico, social ou ambiental; impede uma análise com visão nuclear, observando-se apenas um aspecto isolado dos demais, isso tenderia a simplificar, a minimizar o estudo.

A cultura, ou melhor, as culturas que ali coexistem configuram-se em uma marca da diversidade e da complexidade do tema. Segundo definição de Chauí (2000, p. 61):

A cultura é a criação coletiva das idéias, símbolos e valores pelos quais uma sociedade define para si mesma o bom e o mau, o belo e o feio, o justo e o injusto, o verdadeiro e o falso, o puro e o impuro, o possível e o impossível, o inevitável e o casual, o sagrado e o profano, o espaço e o tempo. A Cultura se realiza porque os humanos são capazes de linguagem, trabalho e relação com o tempo. A Cultura se manifesta como vida social, como criação das obras de pensamento e de arte, como vida religiosa e vida política.

Essa abordagem se faz necessária, tendo em vista que os significados da modernização da hidrovia e o conseqüente aumento do fluxo de produção e circulação de mercadorias, estão calcados nos interesses do Estado, que é capitalista, e participa de maneira global desse modo de produção. Portanto, procura e tem o “dever” de estimular e dinamizar sua produção para inserir de uma forma competitiva seus produtos no comércio internacional.

Lefebvre (1976, p. 4/3), ao analisar o processo de atuação do Estado, argumenta que:

O Estado intervém de maneiras múltiplas e cada vez mais específicas, eficazes e diferenciadas nesse processo. Ele (seus homens) tenta, com ou sem planificação autoritária, regularizar as relações que resultam do caráter desigual do crescimento, das saturações e superposições e conflitos diversos que dele resultam. Ele transforma os conflitos virtualmente destruidores em estimulantes do crescimento, aí compreendidas as lutas de classes e as lutas nacionais (guerras). Preserva as condições de um equilíbrio precário, sempre ameaçado, sempre restabelecido. Por aproximações sucessivas, engendrando com esse objetivo instituições novas (...), o Estado mantém mais ou menos as proporcionalidades entre os setores da economia capitalista e cuida da repartição espacial das forças de trabalho.

Ocorre que essas ações e seus desdobramentos nem sempre são as respostas aos anseios e perspectivas das sociedades ali instaladas, pois, ainda seguindo entendimento de Chauí (2000), muitas vezes as sociedades não comungam dos mesmos ideais e necessidades que vêm embutidos numa ação governamental. Assim, os resultados considerados positivos para o governo e empreendedores podem não refletir com a mesma intensidade e sentido para os outros segmentos envolvidos.

Nesse aspecto, um terminal hidroviário interior que pode significar, para os empreendedores, apenas uma ferramenta portuária capaz de dinamizar o fluxo de mercadorias, em outro prisma, pode representar a predominância dos interesses de uma fração da sociedade em detrimento de outras. O visível carrega um significado invisível e traz em seu bojo uma força, a marca de uma sociedade que se impõe sobre as demais. A configuração espacial original pode ser alterada a partir de uma ação empreendedora, como a construção ou reforma de um terminal hidroviário interior ou de um Centro de Convenções. Onde outrora moradores pescavam ou banhavam-se às margens de um rio, a partir de um dado momento em que se levantam estruturas voltadas a adequar o espaço ao avanço do capital, para sua reprodução ampliada, implicitamente traz nesse processo, a exclusão da sociedade que já faziam uso desse mesmo espaço.

As rugosidades visíveis no presente, marcas de um momento histórico pretérito, como o conjunto arquitetônico Casario do Porto em Corumbá, que ali figurava com suas paredes desgastadas pelo tempo, quando reformado, pintado, restaurado para atender a uma necessidade de se apresentar o “belo” para o turista, atrai também os olhares dos pescadores e suas famílias, que ainda sobrevivem de uma atividade extrativista, com seus instrumentos de trabalho considerados rudimentares, como um barco a remo, contrastando essa realidade com luxuosos barcos-hotéis e com os comboios de barcaças que descem os rios carregados de minério, soja, farelo de soja, as chamadas *commodities*.

Esse olhar do autóctone, voltado para as novas configurações da paisagem criadas e remodeladas para ser “vendidas” pelo novo segmento empresarial, o turismo, ou surgidas como consequência de uma atividade logística, pode significar um aumento da distância do local com o global. A globalização nesse aspecto representa uma separação e não uma integração, uma vez que estes, dificilmente terão acesso ao uso desse espaço reconfigurado:

A globalização não apaga as desigualdades nem as contradições que constituem uma parte importante do tecido da vida social nacional e mundial. Ao contrário, desenvolve umas e outras, recriando-se em outros níveis, com novos ingredientes. As mesmas condições que alimentam a interdependência e a integração alimentam as desigualdades e contradições, em âmbito tribal, regional, nacional, continental e global. (IANNI, 2008, p. 127).

Significa dizer que a transformação espacial se faz presente não apenas na nova formatação, nas marcas expostas e evidenciadas na paisagem. Mais que isso, ela está presente no imaginário daqueles que ali se relacionam atribuindo-lhes significados diferentes, ou seja, o mesmo significante com outros significados.

Exemplificando, o Sr. Antonino Cabalhero, presidente do Sindicato de Pescadores Profissionais de Porto Murtinho, expôs sua visão quanto ao aumento do tráfego de barcas na Hidrovia do Paraguai:

Esses comboios descem o rio carregados. Trazendo muitos minérios, e no trajeto, batem nos barrancos, tiram árvores e mato, tiram os camalotes (aguapé) que são criames de peixe, e nós? Temos que ir cada vez mais longe prá podê pegar alguma coisa. Uma barcaça é igual a 40 carretas, 120 mil toneladas por chata. Economia pra meia dúzia, é muito. Benefícios pra população é nula¹⁰⁵.

Assim, a “leitura”¹⁰⁶ que se faz da hidrovia está relacionada à condição econômica, social, cultural e política do leitor, bem como do uso que se faz dela.

As ações governamentais dificilmente conseguem atender aos anseios do cidadão, individualmente, e menos ainda abranger os anseios de todos os segmentos sociais. Essa equação é quase que inatingível, daí analisar o processo de modernização da HPP, focado numa única corrente de pensamento, ou teoria, simplifica e até facilita a análise.

Porém, não optamos por esse viés, buscamos, desde o início de nossa pesquisa, trabalhar com a realidade conflituosa que envolve a sociedade, expondo alguns dos diferentes entendimentos que se pode fazer sobre o tema

¹⁰⁵ Entrevista realizada em pesquisa de campo no município de Porto Murtinho, em 06 de novembro de 2008.

¹⁰⁶ Marx & Engels (1977, p. 37), sobre a produção da consciência afirmam que: “... os homens, aos desenvolverem sua produção material e seu intercâmbio material, transformam também, com esta sua realidade, seu pensar e os produtos de seu pensar. Não é a consciência que determina a vida, mas a vida que determina a consciência”.

estudado. Essa opção pode passar uma imagem que, por vezes, pareçamos contraditórios em nosso entendimento, mas procuramos apresentar opiniões diferentes, apontando que elas têm suas verdades e fundamentações, bem como limitações.

Na essência, somos favoráveis à política de transportes adotada pelo governo de Mato Grosso do Sul, bem como ao processo de modernização da HPP. Porém, procuramos mostrar como o capitalismo caracteriza-se por ser expansionista, contraditório e desigual, mas com a compreensão de que vivemos numa sociedade que é predominantemente capitalista, com suas vicissitudes, tensões, conflitos e contradições.

Portanto, acreditamos que seja plausível que as sociedades procurem acessar e usar o máximo dos recursos idealizados e produzidos pelo seu atual estágio de evolução científica e tecnológica. Daí o cuidado de não nos atermos apenas ao discurso de críticas ao capitalismo, pois um fato a se considerar é que nos países, onde as forças produtivas estão menos desenvolvidas, maiores são as restrições impostas aos seus cidadãos, sobretudo, aqueles que vivem do trabalho.

O Brasil iniciou seu processo de industrialização de forma tardia, mas, atualmente, ocupa uma posição privilegiada na economia mundial, a ponto de participar de fóruns e encontros com os países mais ricos do mundo. Em 9 de julho de 2009, em *L' Aquila*, Itália, ocorreu o Encontro do G8+5 (sete economias mais industrializadas e a Rússia mais os países de economias emergentes, China, Brasil, Índia, México e África do Sul).

A edição do encontro teve como linha principal de debates, justamente, a promoção da recuperação econômica mundial e o reforço do tratamento econômico global¹⁰⁷. Essa condição brasileira no cenário político-econômico mundial deve-se ao desenvolvimento do capitalismo no interior de suas fronteiras. Prado Júnior (1994, p. 282) faz uma afirmação muito interessante do papel desempenhado pelo avanço do capitalismo no Brasil:

Mas a par desses aspectos negativos do imperialismo, encontramos nele um lastro positivo. Ele representou sem dúvida um grande estímulo para a vida econômica do país. Entrosando-a num sistema internacional altamente desenvolvido como é o do capitalismo contemporâneo,

¹⁰⁷ www.correiobraziliense.com.br. Acesso em 10/07/09.

realizou necessariamente nela, muitos dos seus progressos. O aparelhamento moderno de base com que contaria a economia brasileira até as vésperas da II Grande Guerra, foi quase todo ele fruto do capital financeiro internacional.

Não significa uma defesa do capitalismo, mas a convicção em afirmar que o atual estágio de desenvolvimento científico-tecnológico alcançado pela humanidade, transcende ao modo de produção capitalista. Consideramos esse avanço uma conquista do homem, fruto de sua evolução psico-social-histórica, e que deve ser empregada a favor das sociedades, para criar melhores condições econômicas e sociais, bem como mitigar impactos ambientais causados pela ação humana.

Cabe ao governo mediar a relação entre o avanço do capital e as condições de vida das sociedades locais, impedindo que ocorra uma discrepância no uso, emprego e exploração econômica dos bens naturais.

Mesmo porque, numa sociedade economicamente mundializada, uma política isolacionista tende a trazer mais dificuldades às localidades.

Ser local num mundo globalizado é sinal de privação e degradação social. Os desconfortos da existência localizada compõem-se do fato de que, com os espaços públicos removidos para além do alcance da vida localizada, as localidades estão perdendo a capacidade de gerar e negociar sentidos e se tornam cada vez mais dependentes de ações que dão e interpretam sentidos, ações que elas não controlam — chega dos sonhos e consolos comunitaristas dos intelectuais globalizados. (BAUMAN, 1999, p. 8)

Por essas razões, entendemos que não cabe apenas uma posição a favor ou contrária ao projeto de modernização da HPP, pois ela é um fato histórico, mesmo que ocorrendo de forma descentralizada, ou seja, sem um acordo internacional, ou sem ações de alguns governos dos países envolvidos. As próprias empresas de navegação tendem a seguir por esse caminho em busca de uma redução de custos operacionais, tal como ocorre em empresas de transportes rodoviários que renovam suas frotas, investem em tecnologia, em busca de uma maior eficácia e menores custos.

Passaremos, no item 3.1, a analisar mais detalhadamente os municípios delimitados como área de pesquisa, buscando uma compreensão mais próxima dessa problemática.

3.1. Caracterização dos municípios e a repercussão da hidrovia na sua formação

Corumbá, Ladário e Porto Murtinho são os municípios que compõem a Microrregião do Baixo Pantanal. Estão localizados na planície pantaneira e banhados pelo rio Paraguai.

Foto 09: Vista aérea da cidade de Corumbá, à margem do rio Paraguai



Foto: Souza (2008)

Como já foi visto, suas origens e seus processos de (re)produção espacial estão diretamente vinculadas às atividades econômicas praticadas nesta porção do território brasileiro, em função das possibilidades de transporte e comunicações proporcionadas pela via navegável.

O município de Porto Murtinho está situado à margem esquerda do rio Paraguai e cerca de 50 km a montante do rio Apa. Foi criado em 20 de Setembro de 1911, e obteve sua emancipação político-administrativa no dia 13 de junho de 1912.

Sua origem está relacionada com a exploração de erva mate, iniciada pela empresa Mate Laranjeira após o término da Guerra contra o Paraguai. Em 1892, foi construído um porto na fazenda Três Barras com a finalidade de escoar a produção erva mate pelo rio Paraguai, que dali seguia para ser beneficiada na Argentina. O nome foi uma homenagem ao Sr. Joaquim Murtinho, então presidente dos Bancos Rio e Mato Grosso, instituições financeiras que financiaram as obras do referido porto. Era também uma figura destacada da política mato-grossense da época.

O relevo de Porto Murtinho é de planície pantaneira com declives mínimos nas áreas alagáveis no entorno da margem esquerda do rio Paraguai.

Limita-se ao norte com Corumbá, ao sul e oeste com a República do Paraguai, ao leste com os municípios de Bonito, Jardim e Bodoquena. Sua altitude média é de 90 metros e apresenta uma temperatura média anual de 29°C. O acesso rodoviário pode ser feito pela BR-267, e o acesso fluvial através do rio Paraguai.

Por sua vez, os municípios de Corumbá e Ladário foram fundados de maneira que logo apresentaram a característica de um processo de conurbação.

Isso ocorreu porque Ladário nasceu como um ponto de apoio para a construção, nos fins do século XVI, do Arraial de Nossa Senhora da Conceição de Albuquerque, depois denominado Corumbá. O Arraial foi construído por ordem do capitão-general Luiz Albuquerque de Melo Pereira e Cáceres, administrador da província de Mato Grosso, com objetivo de conter avanços dos espanhóis por aquela região:

Pelo aspecto geoestratégico, as “barrancas da jusante do canal dos Tamengos” foram escolhidas pelo capitão-general. Mas, por sua natureza calcária, o solo era impróprio para plantações, aspecto que levou Leme do Prado a instalar-se, desde o início, no lugar a cerca de 6 km da jusante, e o batizou com o nome de Ladário¹⁰⁸.

Devido a essa origem, Ladário tem uma localização praticamente encravada no interior do município de Corumbá, com exceção da parte oeste, que fica às margens do Rio Paraguai. Por essa posição geográfica e histórica, o crescimento econômico desses municípios está intrinsecamente relacionados -

¹⁰⁸ Mello, S. A. **Da sedução à palavra –Ladário: história e memória de uma cidade colonial (1873-1953)**. Disponível em <http://identidade85.blogspot.com/2007/10/da-seduo-palavra-ladrio-histria-e.html>. Acesso em 12/12/ 2008.

ambos têm sua formação histórico-econômica vinculadas ao Rio Paraguai - fator que atualmente ainda se faz presente, principalmente quando voltamos a atenção para a extração mineral.

Ladário por ser um enclave no município de Corumbá, e ter uma dimensão territorial muito reduzida, teve praticamente inviabilizado o processo de expansão da agricultura e pecuária extensiva.

No cenário nacional e internacional, o Pantanal como atrativo turístico está diretamente vinculado a Corumbá, sendo esse município conhecido como a “Capital do Pantanal”.

Da mesma forma, as jazidas minerais do Maciço de Urucum (minérios de ferro e manganês) estão localizadas no município de Corumbá. Em Ladário não existe um terminal hidroviário com infraestrutura adequada para receber embarcações com turistas nos moldes do existente em Corumbá. Todas essas condições desfavoráveis colocam Ladário em uma posição econômica inferiorizada em relação a Corumbá, quase de dependência.

A partir da tabelas 05, expõem-se alguns dados que servem para caracterizar e comparar os três municípios componentes da Microrregião Geográfica do Baixo Pantanal.

Tabela 05 - Dados comparativos dos municípios de Corumbá, Ladário e P. Murtinho

Dados	Corumbá	Ladário	Porto Murtinho
Área	64.960.863 Km ² 18,19% do MS	342.509 Km ² 0,10% do MS	17.734.925 Km ² 4,97% do MS
Distância da capital	415 Km	410 Km	443 Km
População*	96.343 Hab	17.918 Hab	14.828 Hab
Densidade demográfica	1,47 hab/km	45.02 hab/km	0,75 hab/km
Taxa alfabetização	91,5%	92.3%	84,2

Fonte: IBGE. *Contagem da população 2007.

Tabela 06 - Porto Murtinho - Características dos domicílios particulares permanentes – 2000

Especificação	Quantidade de Domicílios
Total	3.180
Forma de abastecimento de água	
Rede geral	2.140 ou 67,29% dos domicílios
Poço ou nascente	875
Outras	
Existência de banheiro ou sanitário	
Tinham	3.001 ou 94,37% dos domicílios
Não tinham	179
Destino lixo	
Coletado	1.866 ou 58,67% dos domicílios
Outro destino	1.314

Fonte: Associação dos municípios de Mato Grosso do Sul (ASSOMASUL)

Tabela 07 - Ladário: Características dos domicílios particulares permanentes – 2000

Especificação	Quantidade de Domicílios
Total	3.604
Forma de abastecimento de água	
Rede Geral	3.288 ou 91.23% dos domicílios
Poço ou nascente	102
Outras	214
Existência de banheiro ou sanitário	
Tinham	3.435 ou 95.31% dos domicílios
Não tinham	169
Destino lixo	
Coletado	2835 ou 78.66 % dos domicílios
Outro destino	769

Fonte: Associação dos municípios de Mato Grosso do Sul (ASSOMASUL).

Tabela 08 - Corumbá - Características dos domicílios particulares permanentes – 2000

Especificação	Quantidade de Domicílios
Total	22.302
Forma de abastecimento de água	
Rede geral	19.685 ou 88,26% dos domicílios
Poço ou nascente	1.773
Outras	844
Existência de banheiro ou sanitário	
Tinham	21.083 ou 94,53% dos domicílios
Não tinham	1.219
Destino lixo	
Coletado	17.970 ou 80,57% dos domicílios
Outro destino	4.332

Fonte: Associação dos municípios de Mato Grosso do Sul (ASSOMASUL).

Tabela 09 - CORUMBÁ - Estabelecimentos Comerciais (2002 – 2006)

Especificação	2002	2003	2004	2005	2006
Total	943	1.017	719	719	719
Atacadista	155	174	133	110	102
Varejista	788	843	658	609	617

Fonte: Associação dos municípios de Mato Grosso do Sul (ASSOMASUL)

Tabela 10 - LADÁRIO - Estabelecimentos comerciais (2002 – 2006)

Especificação	2002	2003	2004	2005	2006
Total	43	49	36	37	39
Atacadista	2	2	1	-	-
Varejista	41	47	35	37	39

Fonte: Associação dos municípios de Mato Grosso do Sul (ASSOMASUL).

Tabela 11 - PORTO MURTINHO - Estabelecimentos comerciais (2002 – 2006)

Especificação	2002	2003	2004	2005	2006
Total	155	170	133	120	132
Atacadista	10	14	9	7	8
Varejista	41	47	35	37	39

Fonte: Associação dos municípios de Mato Grosso do Sul (ASSOMASUL)

Tabela 12 - CORUMBÁ - Indústrias por ramos de atividade (2002-2006)

Atividades	2002	2003	2004	2005	2006
Total	61	65	54	60	62
Minerais não metálicos	10	11	12	14	17
Metalúrgica	6	6	6	6	7
Mecânica	2	2	2	1	1
Borracha	1	1	-	1	3
Couros, peles e produtos similares	-	-	-	-	-
Indústria química	-	1	1	-	-
Produtos farmacêuticos e veterinários	-	-	-	-	-
Perfumaria, sabões e velas	1	2	2	2	2
Produtos de matérias plásticas	1	1	-	-	-
Têxtil	-	-	-	-	-
Vest. Calçados e Artefatos Tecidos	4	4	1	1	1
Produtos alimentícios	14	15	13	12	11
Bebidas, álcool etílico e vinagre	1	1	1	1	1
Editorial e Gráfica	5	5	4	5	5
Diversas	7	6	5	13	10

Fonte: Associação dos municípios de Mato Grosso do Sul (ASSOMASUL)

Tabela 13 - LADÁRIO - Indústrias por ramos de atividade (2002-2006)

Atividades	2002	2003	2004	2005	2006
Total	7	7	4	4	4
Minerais não metálicos	1	1	-	-	-
Metalúrgica	-	-	-	-	-
Mecânica	-	-	-	-	-
Materiais elétricos e de comunicação	-	-	-	-	-
Transportes	2	2	2	2	2
Papel e papelão	-	-	-	-	-
Borracha	-	-	-	-	-
Couros, peles e similares	-	-	-	-	-
Indústria Química	-	-	-	-	-
Têxtil	-	-	-	-	-
Vest. Calçados e Artefatos Tecidos	-	-	-	-	-
Produtos alimentícios	1	1	1	1	1
Bebidas, álcool etílico e vinagre					
Editorial e Gráfica					
Diversas	3	3	1	1	1

Fonte: Associação dos municípios de Mato Grosso do Sul (ASSOMASUL)

Tabela 14 - PORTO MURTINHO - Indústrias por ramos de atividade (2002-2006)

Atividades	2002	2003	2004	2005	2006
Total	7	8	7	5	8
Minerais não metálicos	3	2	-	-	2
Metalúrgica	-	1	1	1	1
Mecânica	-	-	-	-	-
Materiais elétricos e de comunicação	-	-	-	-	-
Transportes	-	-	-	-	-
Madeira	3	3	3	1	2
Papel e Papelão	-	-	-	-	-
Borracha	-	-	-	1	1
Couros, peles e similares	-	-	-	-	-
Mobiliário	1	1	2	1	1
Indústria Química	-	-	-	-	-
Produtos alimentícios	-	1	1	1	1
Perfumaria, sabões e velas	-	-	-	-	-

Fonte: Associação dos municípios de Mato Grosso do Sul (ASSOMASUL)

Tabela 15 - Produto Interno Bruto e PIB *per capita*

Ranking	PIB (R\$ 1.000) - PIB per capita (R\$) 2000	PIB (R\$ 1.000) - PIB per capita (R\$) 2001	PIB (R\$ 1.000) - PIB per capita (R\$) 2002	PIB (R\$ 1.000) - PIB per capita (R\$) 2003	PIB (R\$ 1.000) - PIB per capita (R\$) 2004	PIB (R\$ 1.000) - PIB per capita (R\$) 2005	PIB (R\$ 1.000) - PIB per capita (R\$) 2006
Corumbá	487 906 5 073	597 766 6 164	841 758 8 607	1 174 881 11 913	1 286 332 12 936	1 492 877 14 889	1 973 945 19 527
Porto Murtinho	77 621 5 815	90 891 6 780	82 915 6 159	92 530 6 844	114 132 8 406	128 574 9 430	137 664 10 055
Ladário	26 587 1 725	36 016 2 266	47 141 2897	55 916 3 359	56 506 3319	64 376 3 700	67 389 3 391

Fonte: IBGE, 2007. Diretoria de pesquisas, coordenação de contas nacionais.

Os analisar os dados expostos a partir das Tabelas 05 a 15, nota-se que Ladário é o município de que tem a menor representação econômica na microrregião. Seu PIB e o PIB *per capita* (Tabela 15) é muito inferior aos outros dois municípios, reflexo do número reduzido de estabelecimentos comerciais

(Tabela 10) e de indústrias (Tabela 13), apesar de o comércio ser sua principal atividade econômica¹⁰⁹.

Ademais, o seu rebanho bovino é de 10.352 cabeças, pouco se comparada ao rebanho de Porto Murtinho e Corumbá, que são de 672.990 e 1.811.254 cabeças respectivamente, conforme demonstrado na Tabela 16:

Tabela 16 - Rebanho Bovino – 2003/2007(cabeças)

Especificação	2003	2004	2005	2006	2007
Corumbá	1.841.186	1.889.553	1.957.141	1.994.810	1.811.254
Ladário	17.911	17.980	18.312	11.300	10.352
P. Murtinho	678.315	698.378	702.842	706.870	672.990

FONTE: IBGE. Diretoria de pesquisas, coordenação de agropecuária. Pesquisa de Pecuária Municipal

Dos três municípios que compõem a Microrregião do Baixo Pantanal, Corumbá é que tem maior representação econômica no Mato Grosso do Sul. Contribui para essa posição, o fato de Corumbá possuir uma vasta extensão territorial, permitindo-lhe o manejo de uma atividade pecuária bovina extensiva, bem como exploração das jazidas minerais existentes em seus limites, e ainda ser beneficiado pela estrutura fluvio-portuária, composta por um terminal fluvial administrado pela prefeitura e dois terminais hidroviários interiores, que serão analisados neste capítulo. Suas principais atividades econômicas são o comércio e serviços¹¹⁰.

Em Corumbá, está localizado o Maciço do Urucum (Foto 10), que possui uma reserva de minério de ferro e manganês de alta qualidade. LAMOSO (2001, p. 205), estudando essa temática, afirma que:

As jazidas sul-mato-grossenses estão situadas nos municípios de Corumbá e Ladário, próximas à linha internacional da fronteira Brasil-Bolívia, compondo a formação da Serra do Rabicho, Morro Grande, Serra de Santa Cruz, Morro de Tromba dos Macacos, Serra do Jacadigo e Morro do Urucum. Na topografia da planície do rio Paraguai, destacam-se essas formações, que são popularmente conhecidas como “Morraria do Urucum”.

¹⁰⁹ Fonte: www.assomasul.com.br. Acesso em 20/04/2009.

¹¹⁰ Fonte: www.assomasul.org.br. Acesso em 23/04/2009.

Por estar localizado à margem do rio Paraguai, transformou-se em um ponto estratégico para as mineradoras, e um espaço de grande potencial para indústrias siderúrgicas, que utilizam a HPP para escoar a produção de minérios.

Foto10: “Morrarias do Urucum”



Foto: Souza (2008)

Atualmente, estão instaladas as seguintes empresas de exploração de minério de ferro: Corumbá Mineração (COMIN), do Grupo Vetorial; a Urucum Mineração S.A. (UMSA), da Cia Vale do Rio Doce (VALE); Mineração e Metálicos do Brasil Ltda. (MMX), do Grupo EBX; Mineração Pirâmide Participações (MPP); Mineração Corumbaense Reunida (MCR), pertencente à Rio Tinto do Brasil (RTB). A Rio Tinto é uma multinacional anglo-australiana, um dos maiores grupos de mineração do mundo¹¹¹ e atua em Corumbá desde 1991, quando adquiriu a MCR. No Brasil, sua atuação remonta a 1971, com sede no Rio de Janeiro.

¹¹¹ Com escritório central em Londres, possui operações em mais de 60 países, produzindo minério de ferro, cobre, alumínio, carvão, dióxido de titânio, boro, talco, urânio, diamantes e bauxita.

A Rio Tinto detém a maior produção regional de minério de ferro com a capacidade instalada para produzir cerca de 2 milhões de toneladas/ano, mas já realizou os estudos de viabilidade para investir na expansão¹¹² da mina de Corumbá¹¹³ e num sistema competitivo de logística do minério com o objetivo de alcançar, numa primeira etapa, a produção anual de 10 milhões de toneladas de minério de ferro e de 20 milhões, numa segunda etapa. Em 2007, a contribuição total da empresa para a economia local, regional e nacional pode ser medida pela receita bruta das operações, que alcançou R\$ 119.369.421,77, mesmo com uma redução de 38%, em relação à receita do ano anterior, resultado de um menor volume de vendas¹¹⁴. Na Tabela 17, pode-se acompanhar essa movimentação:

Tabela 17 - Minério de ferro – Produção e vendas da Rio Tinto (toneladas)

	2005	2006	2007
Minério Processado	1.409.941	1.981.486	1.777.287
Minério vendido	1.302.541	1.771.112	1.104.871

Fonte: Mina Corumbá e Logística: relatório de desenvolvimento sustentável¹¹⁵.

Essa queda, em 2007, de 38% no volume de vendas da Rio Tinto, em relação a 2006, se deu em razão de problemas operacionais no Porto de *San Nicolas*, na Argentina, e restrições de navegação na hidrovia no período de seca do rio Paraguai, no último trimestre do referido ano. A empresa opera um sistema próprio de logística fluvial que atende exclusivamente ao transporte do minério de ferro de Corumbá, através da Hidrovia Paraguai-Paraná, até *San Nicolas*¹¹⁶. A

¹¹² Segundo folheto da empresa: “A ampliação do processo produtivo não implicará em novos impactos ambientais. Entretanto, neste novo nível de produção exigirá monitoramento, controles e tratamentos proporcionais à nova escala.”

¹¹³ A Rio Tinto entrou na última fase do estudo de viabilidade da expansão da sua mina em Corumbá. O projeto para a produção siderúrgica, assim como o desenvolvimento de um sistema competitivo de logística são partes integrantes dos trabalhos para suportar as flutuações dos mercados no longo prazo. FOLHETO – RIO TINTO, s.d.

¹¹⁴ Fonte: Mina Corumbá e Logística: Relatório de Desenvolvimento sustentável. Disponível em <http://www.riotinto.com.br/home/uploads/relatorio2007.pdf>. Acesso em 14/01/2009.

¹¹⁵ Fonte: Mina Corumbá e Logística: Relatório de Desenvolvimento sustentável. Disponível em <http://www.riotinto.com.br/home/uploads/relatorio2007.pdf>. Acesso em 14/01/2009.

¹¹⁶ “No final de 1994, o Grupo Rio Tinto investiu cerca de U\$26 milhões na criação da Transbarga Navegación, que teve como principal finalidade transportar, de maneira segura, econômica e pontual, o minério de ferro produzido pela MCR até os seus clientes do Paraguai e Argentina. Com sede em Assunción, no Paraguai, (...), operando em três conjuntos de comboios compostos por um rebocador e dezesseis barcaças cada um. A capacidade de transporte da Transbarga Navegación gira em torno de 750 mil toneladas de minério de ferro por ano.” FUNDAÇÃO CANDIDO RONDON. Estudo das cadeias produtivas de Mato Grosso do Sul (2004, p. 80) *apud* PEREIRA (2006, p. 55).

empresa fez a opção pela hidrovía há muitos anos, e desde 1994 possui sua frota de comboios fluviais, composta por rebocadores e barcaças totalizando cinco comboios em 2007. Esse sistema logístico tem capacidade de transportar 2 milhões de toneladas/ano de minério-de-ferro¹¹⁷.

A mineradora Mina do Urucum, controlada pela Vale do Rio Doce, opera a única mina de exploração de manganês e também mantém, na área urbana de Corumbá, uma usina de ferro ligas – a Rio Doce Manganês (RDM).

Em decorrência da crise econômica mundial iniciada a partir do final de 2008, a Rio Tinto fechou acordo para vender suas ações para a Vale¹¹⁸. A empresa compradora anunciou que pagará US\$ 1,6 bilhão por toda a operação de minério de ferro da Rio Tinto em Corumbá, e ativos de potássio da concorrente na Argentina e no Canadá. Pelos ativos de ferro, a brasileira vai dispor de US\$ 750 milhões, enquanto os depósitos de potássio serão adquiridos por 850 milhões.¹¹⁹

A Cia de Cimento Portland Itaú, do grupo Votorantin, atua na extração de calcário. O calcário é explorado em área de propriedade dessa empresa, onde, de um total de 1.160 hectares, apenas 24 hectares estão sendo utilizados para a atividade de mineração. A sua planta industrial cimenteira localiza-se na área urbana de Corumbá¹²⁰.

Todas as empresas de mineração que atuam em Corumbá têm uma projeção de aumento na sua produção para os próximos anos, dependendo da demanda externa, cuja expectativa maior fica por conta do ascendente mercado chinês. A ressalva que se faz é saber se a Vale manterá o cronograma de expansão definida pela Rio Tinto, antes da venda de suas ações. Na Tabela 18, podemos visualizar essa projeção:

¹¹⁷ Idem.

¹¹⁸ Em folheto distribuído pela própria empresa.

¹¹⁹ http://g1.globo.com/Noticias/Economia_Negocios.

¹²⁰ Dados obtidos em www.lima.coppe.ufrj.br/aaepantanal/produto_final/Cap2. Acesso em 10/02/09.

Tabela 18 - Produção atual e futura de Minério de Ferro em Corumbá – ton/ano

EMPRESA	Produção atual (2007-2008)	Produção projetada para 2020
COMIN	0,88	1,08
Vale (mina do Urucum)	1,57	2,38
MMX (Mina 63)	1,60	4,10
MMX (Rabicho, Urucum SW)	0,90	3,33
MPP	0,36	1,44
Rio Tinto (MCR)	3,00	22,4

Fonte: LIMA/COPPE/UFRJ, com base em dados das empresas (2007).

Enfim, conforme destacado por Pereira (2006), Mato Grosso do Sul pode ser caracterizado como uma “reserva de reserva”. Dito de outro modo, na medida em que essa Unidade da Federação passa a abastecer os mercados antes abastecidos por outros, reforça a condição de sua reserva que é utilizada quando essas empresas modificam suas estratégias comerciais. Em suas palavras:

Mato Grosso do Sul possui uma reserva de minério de ferro de alto teor que favorece sua exportação, por atender às exigências do mercado quanto à qualidade do minério comercializado. Esse condicionante coloca o Estado numa situação de destaque no cenário mineral, o que pode ser observado pelo interesse das empresas multinacionais na exploração mineral em Mato Grosso do Sul (PEREIRA, 2006, p. 73).

As combinações de fatores econômicos favoráveis ao município de Corumbá, tais como o fomento da pecuária, extração mineral e o turismo, elevaram-no à condição de polo de desenvolvimento regional desde meados de 1975, no contexto do II Plano Nacional de Desenvolvimento (II PND, 1975/79), sendo que, ainda é considerado um polo de desenvolvimento de Mato Grosso do Sul, juntamente com as cidades Três Lagoas, Dourados e a capital, Campo Grande (SOUZA, 2003).

Sua economia vem apresentando resultados estatísticos positivos numa ascensão contínua, chegando a ocupar o 2º lugar no ranking do Produto Interno Bruto (PIB) estadual em 2006, ultrapassando o município de Dourados, tradicionalmente a segunda economia sul-mato-grossense.

Essa condição melhora ainda mais se compararmos o PIB *per capita* de Corumbá com os outros três municípios, sua posição eleva-se ao primeiro lugar.

Vejamos esses dados na Tabela 19 e como evolui o PIB dos quatro municípios citados, no período de 2000 a 2006.

Tabela 19: Comparação evolutiva do PIB

Ranking Estadual	PIB (R\$ 1.000) - PIB per capita (R\$) 2000	PIB (R\$ 1.000) - PIB per capita (R\$) 2001	PIB (R\$ 1.000) - PIB per capita (R\$) 2002	PIB (R\$ 1.000) - PIB per capita (R\$) 2003	PIB (R\$ 1.000) - PIB per capita (R\$) 2004	PIB (R\$ 1.000) - PIB per capita (R\$) 2005	PIB (R\$ 1.000) - PIB per capita (R\$) 2006
1º - Campo Grande	3.621.488 5.385	3.847.087 5.594	4.802.070 6.830	5.515.740 7.675	6.356.403 8658	6.903.356 9.207	7.839.567 10.244
2º Corumbá	487.906 5.073	597.766 6.164	841.758 8.607	1.174.881 11.913	1.286.332 12.936	1.492.877 14.889	1.973.945 19.527
3º Dourados	936.045 5.611	1.080.750 6.356	1.349.088 7.786	1.743.530 9.876	1.845.043 10.261	1.807.047 9.869	1.930.401 10.359
4º Três Lagoas	444.703 5.575	615.556 7.605	596.610 7.259	784.435 9.403	983.145 11.614	1.033.744 12.036	1.167.816 13.406

Fonte: IBGE. Diretoria de pesquisas, coordenação de contas nacionais.

O aumento do PIB de Corumbá é acompanhado pelo aumento do PIB de Ladário (Tabela 15). Essa variação acompanha tanto os movimentos positivos como os negativos, pois, como já explicitado, Ladário mantém uma relação de dependência econômica com Corumbá.

É conveniente destacar que as movimentações de cargas nos terminais hidroviários interiores, instalados nesses municípios, com alguma variação, também mantém uma relação diretamente proporcional ao desempenho econômico dos mesmos, refletindo dessa maneira participação ativa da hidrovias no cenário local. Os terminais hidroviários são significativos para o escoamento da produção de minérios, soja e gado, bem como para o fomento da atividade turística.

Segundo Oliveira (2008), Mato Grosso do Sul recentemente ganhou notoriedade nacional e internacional pelo seu significativo potencial turístico¹²¹,

¹²¹ Temos a clareza que a intensificação da atividade turística não ocorreu apenas no Mato Grosso do Sul. Os próprios organismos internacionais, a exemplo do Banco Mundial e das Nações Unidas, recomendam o incentivo a essa atividade, mormente nos países ditos “em desenvolvimento”. Acerca dessa problemática, Banducci Júnior (1995, p. 21) advoga que: “A

particularmente no ecoturismo, sendo a beleza cênica do Pantanal um forte atrativo¹²², caracterizado pelo turismo de pesca e contemplativo. Nesse contexto, o município de Corumbá é o que mais se destaca.

No dizer de Gomes Silva (2006, p. 120):

A região do Pantanal é geograficamente a maior área turística do Estado e a mais importante, concentrando o maior número de roteiros. (...) A importância do Pantanal para o turismo em nível estadual, nacional e internacional é tamanha que o atual governo de Mato Grosso do Sul [refere-se a Zeca do PT – 2003/06] estabeleceu com o *marketing* a idéia de “Estado do Pantanal”, comumente encontrada nas divulgações públicas do setor (...).

Por sua vez, Moretti (1999, p. 41/2) também corrobora com nossa análise. Em suas palavras:

Uma das atividades que no Pantanal se apresenta como sinônimo de desenvolvimento é o turismo, que, a partir da década de 80, assume, na região, formas empresariais, integrando-se às grandes redes de turismo, estruturadas basicamente de acordo com a necessidade mercantil, ou seja, para que um número cada vez maior de clientes (turistas) “consuma” o Pantanal e para tanto este ambiente deve ser produzido com este intento, alterando-se as características de seu ambiente natural para um ambiente urbanizado.

Isso posto, convém retomar que a logística de transportes não necessariamente seja um agente ativo na produção, mas é uma condição para que a produção se realize em determinado espaço, e no caso do espaço ora discutido, é possível constatar esse papel no desempenho da produção de minérios realizado pela empresa MCR, afiliada da Rio Tinto, que teve queda de vendas devido às restrições de navegação do Rio Paraguai, conforme já exposto na Tabela 17.

Nessa perspectiva, passaremos a analisar os terminais hidroviários existentes na Microrregião do Baixo Pantanal.

atividade passou a ser vista não apenas como mera alternativa, porém, como solução adequada para se tirar países do Terceiro Mundo da condição de pobreza e de dependência em relação às economias centrais, nas quais se encontravam submetidos”.

¹²² Por exemplo, em 2005, Mato Grosso do Sul recebeu 519.752 turistas, representando um aumento de 23,9% em relação ao ano anterior (419 mil turistas).

“Porto” de Corumbá:

Está situado na margem direita do rio Paraguai, km 1.528. Possui cais em plataforma com 200m de extensão. Atualmente, conforme convênio celebrado pela União, por intermédio do Ministério dos Transportes e o Município de Corumbá, o referido terminal foi cedido à Prefeitura Municipal para sua administração e exploração.

O empreendimento – agora conhecido como Porto Geral - foi revitalizado com recursos do “Programa Monumenta”, do Ministério da Cultura. Foram executados trabalhos de paisagismo, calçamento e iluminação, as obras custaram cerca de 1,7 milhões de reais e foram inauguradas em dezembro de 2005, pelo então Ministro da Cultura, Gilberto Gil.

Está sendo utilizado pelas empresas de turismo para a movimentação de passageiros e pequenos volumes de carga. Na Foto 11 pode ser visto barcos de turismo atracados no referido local.

Foto 11: Embarcações de turismo atracadas no Porto Geral de Corumbá



Foto: Chamorro, 2008.

Como parte integrante do projeto de revitalização do Porto Geral, iniciou-se a construção do Centro de Convenções (Foto 12). A primeira etapa do projeto,

também financiado pelo governo federal, através do Ministério do Turismo, foi orçada em R\$ 2.004.694,06:

Foto 12: Placa indicativa da obras do Centro de Convenções de Corumbá - 1ª Etapa



Foto: Chamorro, 2008.

A segunda etapa do projeto ficou orçada em R\$ 1.369.531,43 conforme exposto na Foto13.

Foto 13: Placa indicativa da obra do Centro de Convenções, 2ª Etapa



Foto: Chamorro, 2008.

Com a conclusão dos serviços previstos nessas duas primeiras etapas, os trabalhos voltaram-se para a construção do bloco dois, um novo prédio com auditório central e capacidade para 750 pessoas, palco de 152 m² para dança, shows e teatro, com sistema de acústica e tradução simultânea. Conta com 2.600 m² e tem um custo orçado em R\$ 5,5 milhões. A previsão é que as obras sejam concluídas até setembro de 2009¹²³.

Constatamos que o Centro de Convenções foi inaugurado no dia 21 de setembro de 2009, aniversário da cidade – 231 anos.

Foto 14: Centro de Convenções de Corumbá



Centro de convenções em Corumbá, inaugurado em 21/09/09
Fonte: www.corumba.ms.gov.br.

Esses investimentos têm como objetivo incentivar o turismo regional. Tradicionalmente o turismo de pesca é expressão mais visível em Corumbá, e o Centro de Convenções bem como a revitalização do Porto Geral é uma tentativa de oferecer uma estrutura adequada para outro segmento dessa atividade econômica, que é o turismo de eventos e negócios. Conforme declaração à imprensa local, o prefeito de Corumbá, Ruiteir Cunha de Oliveira (PT), afirmou:

Este Centro de Convenções será mais uma frente de qualidade, vai potencializar novos segmentos turísticos da cidade. Será um instrumento que vai atrair o turismo de eventos e de negócios e trará toda uma nova

¹²³ <http://www.capitaldopantanal.com.br>. Acesso em 20/01/2009.

clientela para conhecer Corumbá e o Pantanal e se impressionar com a cultura, as histórias e tradições de nosso povo¹²⁴.

Os atrativos turísticos de maior destaque de Corumbá, além do Pantanal são: o patrimônio arquitetônico representado pelo Casario do Porto; o rio Paraguai, que atrai o turismo de pesca e mais recentemente o fotográfico/cênico; a Estrada Parque e a fronteira com a Bolívia, onde se destaca o comércio de vestuário. Em estudo de campo¹²⁵, tivemos a oportunidade de constatar *in loco*, que há um grande fluxo de brasileiros vindos de diversas regiões do país para comprar roupas e revendê-las em suas cidades de origem (“sacoleiros”).

A cidade de Corumbá conta com infraestrutura de apoio ao turismo. No aeroporto, está instalado um centro de atendimento aos turistas. A rede hoteleira dispõe de 44 empreendimentos localizados na área urbana, 39 empreendimentos na área rural e 48 barcos-hotéis que oferecem 3.946 leitos¹²⁶.

Percebe-se que há um investimento, através de ações governamentais, no sentido de incentivar o turismo, e esse esforço se concentra no “porto” fluvial e seu entorno. Apesar dessas ações não estarem vinculadas aos estudos de modernização da hidrovia, gerida pela CIH, elas fazem parte do contexto, pois o atrativo que faz de Corumbá e Ladário cidades turísticas é a paisagem pantaneira e o rio Paraguai. Na visão do Secretário Municipal de Infraestrutura de Corumbá, Sr. Ricardo Amatla, esse incentivo ao turismo traz benefícios à população local, visto como uma atividade geradora de empregos e renda, além de considerar que esses investimentos têm proporcionado uma (re)urbanização local, com marcas visíveis no espaço urbano, representado pelas obras realizadas e também pela restauração do Casario do Porto. Diante desse quadro, o referido secretário faz a seguinte consideração a respeito do papel que a modernização da hidrovia desempenha nesse processo e destaca sua importância para os projetos coordenados pela prefeitura:

É vital pra gente, porque na nossa região já teve um histórico de transporte por hidrovia muito grande, quando da origem do município. O acesso a Corumbá era essencialmente através de hidrovias. Isso aí vem ao encontro das expectativas de crescimento da região, tanto nas áreas

¹²⁴ “Centro de Convenções de Corumbá deve ser inaugurado em junho” In: www.portalms.com.br

¹²⁵ Dados coletados em pesquisa de campo realizada 17 de fevereiro de 2008.

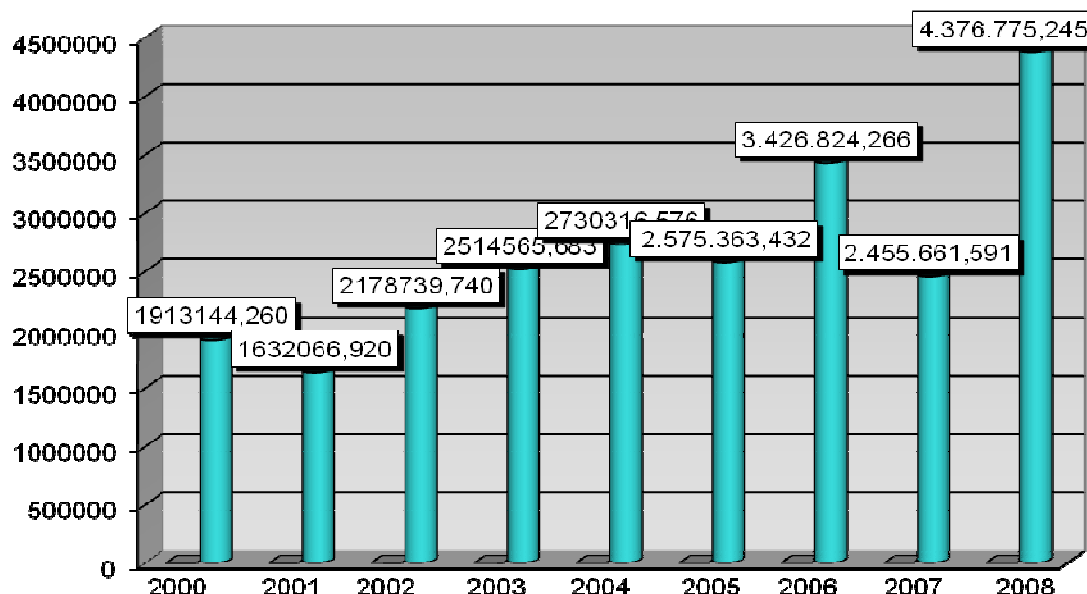
¹²⁶ OLIVEIRA, D. O. “Organização da atividade turística de Corumbá, sob o enfoque de conceitos de cadeia produtiva e arranjo produtivo local” In: *Pasos Revista de turismo y patrimonio cultural*. V. 6 n° 3. 2008.

mínero-siderúrgica, tanto na área agropecuária da região que digo, inclui nosso país vizinho, a Bolívia, porque a única saída da soja, economicamente viável para a Bolívia é pelo rio Paraguai. Com certeza essa modernização vem ao encontro de nossas expectativas de crescimento. E para o turismo, significa segurança na navegação dos barcos-hotéis e outros barcos de pesca¹²⁷.

A abordagem feita pelo referido secretário assume um caráter relevante no trato dessa questão, pois ele menciona um quesito importante, a segurança no tráfego das hidrovias, que reflete na prevenção de acidentes envolvendo as barcaças que transportam cargas e as embarcações que transportam passageiros e pescadores profissionais, assim como turistas. Ressalta-se que houve um aumento significativo na quantidade de cargas transportadas na hidrovia do rio Paraguai, em toneladas, dado que pode ser visualizado no Gráfico 02, que expressa o período de 2000 a 2008. O aumento de cargas transportadas traduz-se no aumento do fluxo de comboios de barcaças necessários para atender a essa demanda, o que aumenta os riscos de acidentes.

As informações constantes neste gráfico referem-se ao trecho administrado pela AHIPAR, ou seja, os Terminais Hidroviários Interiores localizados entre Cáceres (MT) e Porto Murtinho (MS), e do terminal de Gravelal, localizado no Canal Tamengo/Bolívia.

Gráfico 02: Movimento de cargas da HPP, Brasil e Canal Tamengo/Bolívia



Fonte: <http://www.ahipar.gov.br/?s=estatistica>. Acesso em 22/02/09

¹²⁷ Dados de entrevistas. Pesquisa de Campo realizada 16 de fevereiro 2008.

Nota-se que em 2001, 2005 e 2007, o gráfico aponta para uma queda nos movimentos de cargas, isso se explica com o fato que, nos referidos anos, a AHIPAR não registrou a movimentação de cargas do terminal boliviano de Gravelal. Em 2007, soma-se ao contexto que o Terminal de Porto Murinho, a partir do mês de abril do referido ano, paralisou suas atividades devido a impedimentos legais que serão analisados neste capítulo.

Ainda no tocante à segurança necessária para prevenção de acidentes, ela se faz por meios das sinalizações ao longo da via navegável e pelo monitoramento do leito do rio, que é bastante instável no seu percurso, uma vez que bancos de areais formam-se em pontos diferentes, dependendo da dinâmica hidrológica, sendo que os trabalhos executados pela AHIPAR visam justamente garantir a segurança e continuidade do tráfego fluvial no trecho sob sua responsabilidade, entre Corumbá-Cáceres¹²⁸: o mesmo se aplicando à Capitania dos Portos, no trecho Corumbá/foz do Rio Apa.

“Porto” do Cimento Itaú Portland S/A

LOCALIZAÇÃO

Está localizado na margem direita do rio Paraguai – km 1517, no município de Corumbá. O seu acesso é rodoviário, pela Avenida Rio Branco.

Foto 15: “Porto” do Cimento Itaú Portland S/A

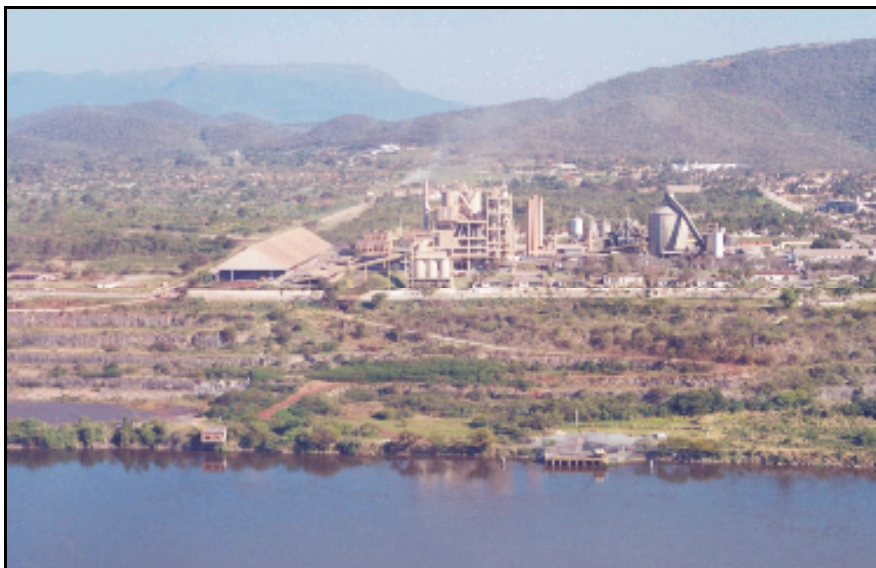


Foto: AHIPAR, 2005.

¹²⁸ Esse trecho entre Corumbá e Cáceres, hoje sob responsabilidade da AHIPAR desde 1973, é objeto de ações governamentais no sentido de dragagem permanente, por parte da extinta Portobrás. ESCOLA SUPERIOR DE GUERRA (1979, p. 15).

INSTALAÇÕES

Possui um pequeno cais de atracação destinado à exportação de cimento e descarga de gesso e coque para utilização em sua fábrica. Possui grua/guindaste e um pátio de estocagem com capacidade para 2.000 toneladas.

“Porto” da Sobramil (Sociedade Brasileira de Mineração)

Localização: Margem direita do rio Paraguai, km 1516, no município de Corumbá

Acessos: Rodoviário - Antiga Estrada da Urucum s/n - Bocaína.

INSTALAÇÕES:

1 cais de paramento vertical para atracação, com sistema complementar de dois dolphins para movimentação das embarcações.

5 dolphins para carregamento e atracação.

1 esteira graneleira para embarque com capacidade de 1.000 toneladas/hora

1 armazém com capacidade. de 20.000 toneladas

Capacidade da cinta transportadora: 1.000 toneladas/hora

Foto 16: “Porto” da Sobramil (Sociedade Brasileira de Mineração)

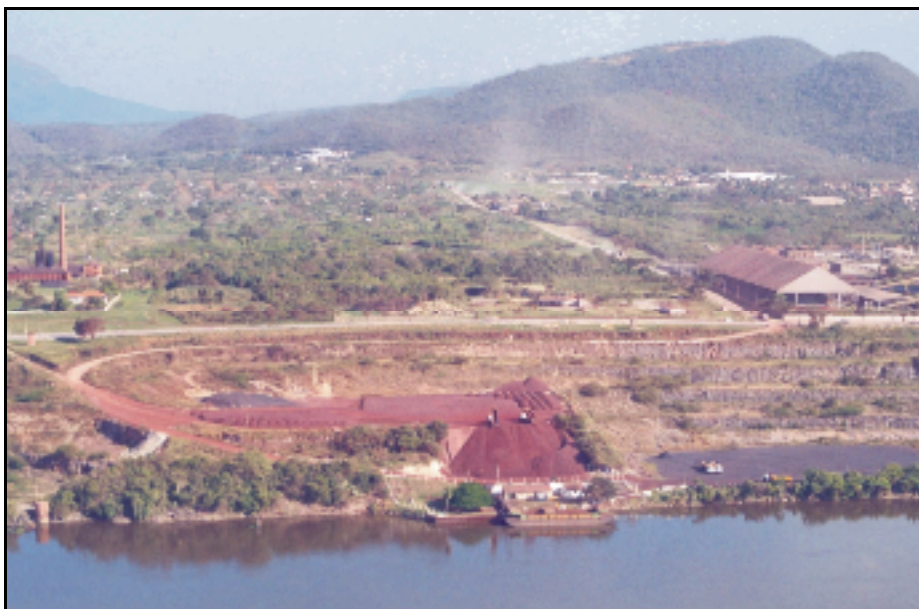


Foto: AHIPAR, 2005

“Porto” da Granel Química

Localização: Rio Paraguai, em Ladário (MS)

Acessos: rodoviário através da BR 262

Ferrovário: ramal da antiga Rede Ferroviária Federal, sendo a concessionária a Ferrovia Novoeste S/A.

INSTALAÇÕES:

2 silos verticais de 6.000 toneladas cada

1 armazém de 12.000 toneladas

1 armazém de 24.000 toneladas

1 desvio ferroviário com pátio para 60 vagões

2 moegas rodo-ferroviárias e 1 moega fluvial

2 berços de atracação-área de armazenagem externa de 20.000 m²

O seu parque para carga líquida possui 6 tanques com dimensões entre 1.000 m³ e 2.000 m³, com uma capacidade total de 8.000 m³, para movimentação de álcool, óleos vegetais etc.

FOTO 17: Ramal ferroviário que atende ao Terminal da Granel Química.



Foto: Souza (2008)

Terminal Portuário de Porto Murtinho - TPPM

Este Terminal portuário está localizado na margem esquerda do Rio Paraguai (km 996), no município de Porto Murtinho. Sua área de influência envolve as porções Oeste e Sudoeste de Mato Grosso do Sul. Foi inaugurado no final de 2002, é um terminal privado operado pela Agência Portuária de Porto Murtinho (APPM), mediante concessão do governo estadual.

Em 2004, recebeu o alfundegamento da Receita Federal, significa dizer que todas as medidas necessárias para a legalização de mercadorias importadas e exportadas são efetuadas no terminal.

O acesso rodoviário se faz pela BR 267, ligando Porto Murtinho a São Paulo, via município de Rio Brilhante. É o último terminal às margens do rio Paraguai em território brasileiro, sendo considerado a porta de entrada da Hidrovia Paraguai-Paraná no Brasil. Sua instalação é composta de 01 armazém com capacidade de 23.000 toneladas de produtos, uma cinta transportadora com capacidade de 180 toneladas/hora. Além de 01 guindaste para embarque e desembarque de sacarias, conforme ilustrado pela Foto 18:

Foto 18: Cinta transportadora e guindaste para sacarias (TPPM)



Foto: Chamorro, 2008.

Concebido para ser um instrumento capaz de fomentar o desenvolvimento regional, conforme Fermiano Yarzon (2000)¹²⁹, citado por Abreu, Souza & Moretti (2007) “onde existe uma infraestrutura desse porte é capaz de atrair outros investimentos privados, tanto na área de produção primária como na industrialização de matéria-prima”. O referido terminal iniciou suas atividades de embarque e desembarque com um significativo movimento de mercadorias conforme demonstrado na Tabela 20:

Tabela 20: Movimentação de cargas no TPPM (em toneladas)

PRODUTOS	2003	2004	2005	2006	2007
Açúcar bruto (Big Bag's)	38.147,829	38.960,110	30.200,000	37.750,000	-
Açúcar refinado (Big Bag's)	16.453,030	20.215,750	21.866,480	-	-
Açúcar cristal (Big Bag's)	-	3.400,000	4.600,000	8.850,000	4.000,00
Soja a granel (E)	57.177,211	33.252,566	48.286,160	118.431,388	9.802,670
Farelo de soja (E)	-	-	35.998,440	49.016,670	-
Milho a granel (E)	11.709,990	4.284,480	-	9.989,720	-
Madeira (D)	-	547,000	260,000	-	-
Malte a granel (D)	-	-	1.134,510	3.009,460	5.044,450
Clinker a granel (D)	-	-	2.500,000	-	-
PVS (Big Bag's) (D)	-	-	452,750	-	-
Trigo a granel	-	-	5.641,610	6.063,360	-
TOTAL	123.488,060	100.659,906	150.939,950	233.110,598	18.847,120
Legenda: (E) Embarque; (D) Desembarque					

Fonte: Estatísticas AHIPAR, 2008. Org. (Chamorro, 2009).

A movimentação de cargas atingiu seu ápice em 2006, a partir daí apresentou um declínio em 2007. Por sua vez, em 2008, a carga movimentada no TPPM se resumiu ao desembarque de carvão vegetal importado do Paraguai. Essa carga não vem em barcaças, e sim em caminhões que atravessam o rio em balsas. No terminal após passarem pelo processo alfandegário, são liberadas e autorizadas a seguirem viagem nos próprios caminhões em que chegam. Na foto

¹²⁹ Então diretor de Portos e Hidrovias do Estado de Mato Grosso do Sul.

19 é possível ver três caminhões carregados de carvão oriundos do Paraguai e aguardando o trâmite alfandegário.

Por esse fraco desempenho operacional, em 2008, o terminal empregava apenas oito trabalhadores, segundo informação passada pelo gerente administrativo, Sr. Carlos Silva¹³⁰. Esses funcionários estão colocados basicamente na administração e segurança das instalações. Ao ser questionado sobre as causas que levaram o porto a diminuir suas atividades, o Sr. Carlos Silva atribuiu esse fato à queda na produção de grãos na região, que diminuiu a demanda de embarque desse tipo de produto no referido terminal.

Porém, podemos constatar que, além do motivo alegado, contribuiu para esse fato a contestação na justiça sobre a legitimidade da concessão de uso do terminal para o setor privado, por envolver no controle acionário da empresa vencedora do processo licitatório, familiares do então governador José Orcírio. Essa batalha judicial ocorre desde 2003, quando os advogados Esacheu Cipriano Nascimento e Jesus Alfredo Ruiz Sulzer, ambos ligados ao PMDB, questionaram em ação popular o prejuízo que, o uso do terminal, pelos familiares do ex-governador, trouxe aos cofres públicos¹³¹.

Essa pendência judicial é desfavorável para a movimentação de cargas no TPPM, pois afugenta possíveis clientes, sem a garantia necessária para firmarem contratos futuros para o escoamento de seus produtos, por haver incertezas quanto a operações normais de cargas e descargas no mencionado terminal.

¹³⁰ Dados coletados em pesquisa de campo realizada em 06 de novembro de 2008.

¹³¹ Não cabe aqui um aprofundamento dessa temática, porém vale esclarecer que em decorrência dessa ação impetrada contra a concessão de uso do terminal, a licença chegou a ser cassada pela justiça federal em 2006. Porém, o Tribunal de Justiça de Mato Grosso do Sul anulou, em 13 de março de 2007, a sentença de primeira instância que obrigou a família do então governador Zeca do PT, a devolver ao Estado o terminal portuário de Porto Murinho. O mérito da questão, até a presente data, ainda não foi julgado pelo STF.

Foto 19: Caminhões com carga de carvão vegetal - TPPM



Foto: Chamorro, 2008.

Enfrentando esses questionamentos judiciais, e, com acentuada queda na movimentação de cargas, esse terminal hidroviário ainda não teve a repercussão regional esperada, com uma participação ativa na economia local, e pouco colaborou com a sociedade, no sentido de criar condições para ampliar a oferta de empregos no município, uma vez que, desde o início das operações, não houve um aumento na atividade industrial do município, tampouco um incremento do comércio. Esses dados podem ser confirmados ao verificar a evolução do número de estabelecimentos industriais e comerciais nas tabelas 11 e 14.

O mesmo pode ser constatado na pecuária, apesar de ter um rebanho bovino estimado em 672.990 cabeças (Tabela 16), essa produção nunca foi escoada pela hidrovía, e sim pela rodovia BR 267. E o agravante é o fato do único frigorífico do município, Frigoríficos e Comércio de Alimentos S.A (Marfrig), inaugurado em 2006, ter sido desativado em 2008, assim o gado passou a ser enviado para o abate em frigoríficos de outros municípios, extinguindo com cerca de 400 postos de trabalho no município.

A modernização da hidrovía, logicamente não se restringe às atividades dos terminais de cargas, e nesse aspecto soma-se a essa conjuntura, mais um fator negativo no que se refere à conciliação dos interesses do grande capital, e à necessidade local. Apesar da relação direta do surgimento desse município com o

rio Paraguai, e a importância na sua formação histórico-econômica, não há na cidade um terminal com infraestrutura adequada para atender aos turistas e passageiros que fazem uso das embarcações que ali operam.

Os 12 (doze) barcos-hotéis que atendem aos turistas ficam atracados na barranca do rio (Foto 20), assim como os barcos dos pescadores profissionais e os barcos que são utilizados para o fluxo de passageiros entre os municípios de Porto Murtinho e *Isla Margarita*, no Paraguai, onde se desenvolve um incipiente comércio de produtos importados (Foto 21):

Foto 20: Barcos-hotéis atracados em Porto Murtinho



Foto: Chamorro, 2008.

Foto 21: Placa de boas vindas aos turistas no Paraguai



Foto: Chamorro, 2008.

Podemos constatar que a modernização da HPP não tem uma participação econômico-social na vida de Porto Murtinho, nos moldes que ocorre em Corumbá e Ladário. Na verdade, pode-se afirmar que esse município vive “à margem” dos acontecimentos que envolvem a temática, aliás, a única manifestação direta percebida durante nosso trabalho de pesquisa foi a constatação por parte dos pescadores profissionais que o aumento do fluxo de comboios prejudicam a atividade pesqueira.

Essa situação de Porto Murtinho vem corroborar com a afirmação que a logística de transporte não é por si só uma atividade produtiva, ou fonte geradora de recursos financeiros e empregos, mas sim uma condição para que ela se realize. Como agravante, Porto Murtinho ocupa atualmente a 73º posição entre os 78 Municípios de Mato Grosso do Sul¹³² no que se refere ao Índice de Desenvolvimento Humano (IDH)¹³³.

¹³² www.assomasul.org.br. Acesso em 23/04/09.

¹³³ Segundo o Programa das Nações Unidas para o desenvolvimento (PNUD), o conceito de Desenvolvimento Humano é a base do Relatório de Desenvolvimento Humano (RDH), publicado anualmente, e também do Índice de Desenvolvimento Humano (IDH). Ele parte do pressuposto de que para aferir o avanço de uma população não se deve considerar apenas a dimensão econômica, mas também outras características sociais, culturais e políticas que influenciam a qualidade da vida humana. Além de computar o PIB per capita, depois de corrigi-lo pelo poder de compra da moeda de cada país, o IDH também leva em conta dois outros componentes: a longevidade e a educação. Para aferir a longevidade, o indicador utiliza números de expectativa de vida ao nascer. O item educação é avaliado pelo índice de analfabetismo e pela taxa de matrícula em todos os níveis de ensino. A renda é mensurada pelo PIB per capita, em dólar PPC (paridade do poder de compra, que elimina as diferenças de custo de vida entre os países). Essas três dimensões têm a mesma importância no índice, que varia de zero a um. Fonte: www.pnud.org.br/idh/. Acesso em 22/05/2009.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Analisar as transformações sócioespaciais decorrentes da modernização na Hidrovia do Paraguai, especificamente no espaço microrregional do Baixo Pantanal, envolveu uma complexa gama de assuntos que acercam o estudo geográfico - a formação social, o espaço geográfico, a logística de transportes, a problemática ambiental e a globalização - tornando uma tarefa de difícil equacionamento.

Como foi exposto no capítulo 3, seria menos desgastante se optássemos em adotar desde o início de nossa exposição de idéias, uma posição pragmática, assumindo ser favorável ao projeto de modernização da HPP, ou mesmo ser contrário a tal empreendimento. Porém, não foi essa nossa opção, pois entendemos que a realidade em suas múltiplas dimensões não está calcada num dilema de identificar simplesmente, o certo e o errado.

Ao contrário, entendemos que a relação que o homem estabelece para desenvolver seu intelecto, sua organização societária, bem como a produção do espaço geográfico é baseada na contradição, ou melhor, numa relação dialética, entre os homens de uma mesma sociedade, entre as sociedades, e entre o homem e o meio físico.

A formação da sociedade pós-feudalismo, o advento da 1ª Revolução Industrial, a expansão mundial do capitalismo e a oposição a esse modo de produção, baseadas nas teorias marxistas, tornaram a sociedade contemporânea altamente dinâmica e complexa. Nesse sentido, as verdades de hoje são superadas no devir.

Por esse motivo, optamos em expor algumas vertentes que se difundem a partir de interesses particulares dos grupos sociais envolvidos numa questão comum, a HPP, e tivemos a preocupação de analisar como o capitalismo se articula, se expande e (re)arranja as localidades, adequando-as de maneira que atendam às condições necessárias para a reprodução e acumulação do capital.

Neste trabalho, afirmamos que a sociedade é predominantemente industrializada em âmbito mundial. A produção industrial fornece os meios materiais necessários para a sobrevivência da sociedade. O alimento consumido, em sua maioria, é produzido em escala industrial assim como os outros recursos

utilizados pelo homem. O avanço técnico-científico possibilitou um aumento na produção de alimentos, isso é um fato, assim como é um fato que o acesso a esses alimentos não foi colocado ao alcance de toda a população.

Também é fato que essa aceleração na produção industrial e de alimentos intensificou a apropriação de recursos naturais, acelerando a degradação ambiental, numa relação contraditória que os homens mantêm entre si e com a Natureza.

É essa relação contraditória que consideramos neste estudo, cujo objeto está delimitado geograficamente numa porção do território brasileiro. Assim sendo, inserido numa realidade político-econômica que envolve a integração do local com o global.

Como aqui já foi estudado, ao tratar do processo de intervenção de diferentes sujeitos sociais na hidrovia, não estávamos debatendo a construção de uma hidrovia, e sim a modernização de uma via navegável existente, e que já era utilizada. Foi a HPP que proporcionou a exploração e ocupação do interior do continente sul-americano pelos europeus, iniciado à época das grandes navegações, período histórico que marca a fase do capitalismo mercantil.

Corumbá, Ladário e Porto Murtinho são municípios brasileiros integrados à economia nacional e internacional. Suas origens têm em comum a navegação no rio Paraguai que possibilitou os seus processos de fundação, ocupação e crescimento econômico.

No decorrer desta pesquisa, podemos constatar que, nos dias atuais, a hidrovia apresenta uma repercussão diferenciada na economia dessas localidades. Porto Murtinho tem sua integração física com outros municípios por via rodoviária, através da BR 267, e o terminal hidroviário ali construído, pouco contribuiu com a sociedade local, tendo inclusive suas atividades paralisadas por questões judiciais. Sendo assim, a hidrovia apresenta-se como um potencial a ser explorado.

Para Corumbá e Ladário essa via fluvial cresce de importância. O que justifica essa afirmação é o fato da exploração mineral ser escoada pela hidrovia, sem a qual essa atividade seria inviabilizada economicamente, pois o custo de transporte hidroviário favorece a colocação dos minerais, extraídos do Maciço do Urucum, a preços competitivos no mercado internacional, além de que a estrutura

do terminal construída e restaurada em Corumbá tem favorecido a exploração econômica do turismo.

A modernização da hidrovia envolve questões econômicas e políticas que ultrapassam o limite geográfico por nós delimitado. Constatamos que o processo de modernização da HPP, desde sua concepção, sofreu críticas e mudanças do projeto original. Como mudança mais significativa, podemos citar a questão do impacto ambiental que ela poderia provocar no ecossistema do Pantanal. Para atender à legislação brasileira, foram descartadas as obras de engenharia que visavam “desobstruir” a hidrovia no trecho Cáceres-Corumbá, ou seja, não se cogita mais retificar as curvas do rio nem tampouco obras de derrocamentos (retirada de rochas do leito do rio), o que pode ser considerado um avanço e uma conquista da sociedade frente à força do capital. Essa conquista vem dos movimentos sociais organizados.

Sendo a navegação na HPP uma realidade histórica, ela só irá cessar se eventualmente deixar de oferecer vantagens econômicas para a navegação comercial. Apesar de existir opções que substituam o escoamento da produção local e regional no lado brasileiro, para os outros países envolvidos, ela assume uma relevância mais imperativa, principalmente para o Paraguai e para a Bolívia, que não dispõem de uma saída para o mar e têm na hidrovia uma via de acesso ao mercado ultramarino. Por esse motivo, e com o objetivo de manter uma relação diplomática voltada para integração regional, o governo brasileiro continua a apoiar e incentivar o projeto de modernização, atualmente, a variável (geo)política que a hidrovia representa para o Brasil, nesta porção sul-americana, é mais preponderante que a importância econômica.

Nesse aspecto, concordamos com a atitude do governo brasileiro, pois no atual estágio de globalização, uma forma de se resguardar ou até mesmo aumentar seu potencial para negociação com outros mercados, ou outros blocos econômicos, faz-se necessário ter uma base comercial consolidada e reconhecida no cenário internacional, base essa que pode ser alcançada com a formação de um bloco econômico regional, no caso o MERCOSUL.

Devido às diferentes realidades político-econômicas que cercam cada país envolvido, a formação desse bloco regional vem sofrendo seguidos revezes, todavia, não há dúvida que uma integração física, no caso, tendo como instrumento a HPP, soma-se como um fator positivo na consolidação do

MERCOSUL, ou seja, no que se refere a aspectos da atuação da diplomacia brasileira no trato das questões com os parceiros comerciais, do MERCOSUL, entendemos que é uma decisão acertada do Brasil em levar adiante o projeto da hidrovía.

Durante a exposição de idéias e apresentação de teorias que envolvem essa temática, deparamo-nos com a realidade e a forma com que o capitalismo avançou sobre as demais sociedades espalhadas no globo terrestre, apropriando-se dos recursos naturais para benefício dos grandes conglomerados industriais. E justamente nessa questão podemos ver como a globalização, longe de significar uma homogeneização das sociedades, provocou uma fragmentação, acentuando ainda mais as diferenças e contradições das localidades mais distantes com o mundo mais industrializado. Não querendo com isso apontar o capitalismo como o único grande mal da sociedade moderna/pós-moderna.

Fizemos essa abordagem com o objetivo de tirar, mesmo que parcialmente, o foco da discussão às críticas ao capitalismo puramente, e, ao mesmo tempo, retornar nossa atenção aos municípios, ora estudados, e afirmar que a modernização da HPP é uma necessidade, sendo assim, concordamos que toda tecnologia desenvolvida no sentido de tornar a navegação segura deve ali ser empregada. Assim como devem ser criadas e aplicadas leis que fiscalizem e regulem a construção das barcaças empregadas pelas empresas que exploram o setor, obrigando-as que utilizem barcaças que se adaptem aos diferentes trechos do rio e não o contrário, fazer com que o rio se adapte às barcaças.

Essa afirmação não significa uma ruptura ou negação com os elementos elencados nesta pesquisa, mas o reconhecimento de uma necessidade que o momento atual exige, no sentido de garantir uma aproximação dos interesses econômico e social, do local com o nacional e global.

Sendo assim, procuramos reconhecer e apontar, neste trabalho, as consequências negativas que a expansão capitalista, a divisão internacional de trabalho, a supressão do espaço pelo tempo, a globalização e a fragmentação dos territórios provocaram e provocam quando integram comunidades relativamente isoladas entre si.

Apontamos, também, que a microrregião por nós estudada está interligada em redes e inserida no processo de divisão territorial do trabalho. Nesse sentido, o aproveitamento econômico de suas potencialidades, inclusive para superar a

condição de ser meramente fornecedora de matérias-primas aos grandes centros produtores passa a ser uma alternativa. Evidentemente, para se alcançar essa posição, deve ter políticas governamentais que controlem o movimento do capital, que se façam as mediações necessárias, considerando os interesses locais, das “gentes” do lugar, principalmente aqueles que vivem do seu próprio trabalho.

Por fim, entendemos que a modernização da HPP repercute positivamente para a economia de Corumbá e Ladário, mas ainda não influenciou da mesma maneira em Porto Murtinho. Entretanto, há muito ainda a ser feito pelas autoridades governamentais – evidentemente que não apenas o governo - no sentido de não se preocupar apenas com os indicadores contábeis, econômicos e estatísticos dos empreendedores. É preciso também que a sociedade civil, organizada, não seja uma mera expectadora dos movimentos engendrados por grandes grupos que controlam o capital no país e, em particular na microrregião por nós estudada, mas que seja um instrumento de controle e fiscalização, que represente os interesses locais junto às esferas governamentais, administrativas ou judiciais.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABREU, S. "Ocupação, racionalização e consolidação do Centro-Oeste brasileiro: o espaço mato-grossense e a integração nacional" In: MARIN, ROBERTO, J. Roberto; VASCONCELOS, C. A. (Orgs.). **História, região e identidades**. Campo Grande: UFMS, 2003.

ABREU, S.; SOUZA, A. O.; MORETTI, S. L. A. Integração e desenvolvimento: Política de modernização do transporte Hidroviário no Mato Grosso do Sul. **Relatório de Pesquisa**: FUNDECT, 2007.

ALENCAR, A. T. **Expedições militares contra Canudos**. Rio de Janeiro: Bibliex, 1985.

ASSOCIAÇÃO DOS DIPLOMADOS DA ESCOLA SUPERIOR DE GUERRA. **Energia e desenvolvimento** – a hidrovia como alternativa para viabilizar a exploração dos recursos naturais de Mato Grosso do Sul. Campo Grande, 1979.

ALMEIDA, E. S. **A questão da eficiência dos modos de transportes**. Informações FIPE. São Paulo, n.27, p. 23 -24. 2001.

ALMEIDA, F. F. M. "Traços gerais da geomorfologia do Centro-Oeste brasileiro" In: ALMEIDA, F. F. M.; & LIMA, M. A. **Planalto centro-ocidental e Pantanal Mato-Grossense**. Rio de Janeiro: Conselho Nacional de Geografia, 1959.

ALTVATER, E. **O Preço da Riqueza**. São Paulo: UNESP, 1995.

ARRUDA, J.J.A. **História Moderna e Contemporânea**. São Paulo: Ática, 1983.

BANDUCCI JÚNIOR, A. "O turismo" In: **Revista de Geografia**. Dourados: UFMS/AGB, Dourados, ano V, nº 9, jan./junho 1999, p.21-33.

BARAT, F. **A evolução dos transportes no Brasil**. Rio de Janeiro: IBGE/IPEA, 1978.

_____. (Org.) **Logística e transporte no processo de globalização**. São Paulo : São Paulo : Unesp/IEEI, 2007.

BAUMAN, Z. **Globalização: as consequências humanas**. Tradução: Marcus Penchel. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1999.

BIANCHINI, O. C. D. **A Companhia Matte Laranjeira e a ocupação da terra do sul de Mato Grosso (1880-1940)**. Campo Grande: Ed UFMS, 2000.

BRASIL. Ministério do Planejamento e Orçamento. **Desenvolvimento sustentável na faixa de fronteira**. Brasília: Secretaria Especial de Políticas Regionais, 1998.

CARLOS, A. F. A. **A (re)produção social do espaço urbano**. São Paulo: Edusp, 1994.

CARRION, M.C. & PAIM, E. S. **IIRSA: desvendando os interesses**. Núcleo Amigos da Terra/Brasil. Fevereiro 2006. Disponível em: www.riomadeiravivo.org/fiquepordentro/iirsaeli.pdf. Acesso em 20/ Nov/08.

CARVALHO, N.O. “Hidrologia da Bacia do Alto Paraguai” In: **Simpósio sobre recursos naturais e sócio-econômicos do Pantanal. Corumbá, 1984. Anais**. Brasília: EMBRAPA, Departamento de Difusão e Tecnologia, 1986. p. 93-99.

CEBRAC. **Realidade Pantanal: Retrato da Navegação no Alto rio Paraguai**. Relatório final. CEBRAC, 2000

CHAUÍ, M. **Convite à filosofia**. São Paulo: Ática, 2000.

CHRISTOPHER, M. **Logística e gerenciamento da cadeia de suprimentos**. São Paulo: Pioneira 1997.

CONSÓRCIO BRASILIANA. Delimitação geográfica dos eixos. **Relatório preliminar**. São Paulo, 1998.

CORRÊA, L. R. **Região e organização espacial**. São Paulo: Ática, 1987.

_____. “Interações espaciais” In: CASTRO, I.E.; GOMES, P.C.C & CORRÊA, R. L. **Explorações geográficas**. Rio de Janeiro : Bertrand Brasil, 1997, p. 279-318.

CORRÊA, V. B. **Fronteira Oeste**. Campo Grande: Ed. UFMS, 1999

DIAS, L.C. “Redes: emergência e organização” In: CASTRO, I.E. *et all* (Orgs). **Geografia: conceitos e temas**. Rio de Janeiro: Beltrand Brasil, 1995.

FLEURY, P. F., **Perspectivas para logística brasileira**. Disponível em: <http://www.cel.coppead.ufrj.br>. Publicações CEL, COPPEAD, UFRJ, acesso em 20/04/2001.

FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO. **Programas Especiais de Desenvolvimento dos Estados de Mato Grosso e Mato Grosso do Sul**. PROSUL. V.11 - Belo Horizonte, 1979.

FURTADO, C. **O mito do desenvolvimento econômico**. São Paulo: Círculo do Livro, 1974.

GALDINO, S.; PADOVANI, C.R.; SORIANO, B.M.A. & VIEIRA, L.M. **Mudanças no regime hidrológico da bacia hidrográfica do Rio Taquari - Pantanal. Boletim de Pesquisa**. Corumbá: Embrapa Pantanal, 2002.

GALVÃO, O.J. A. “Desenvolvimento dos transportes e a integração regional do Brasil – Uma perspectiva histórica” In: **Planejamento e políticas públicas**. Nº 13

– Jun de 1996. Disponível em www.ipea.gov.br/pub/ppp/ppp13/galvao.pdf. Acesso em 14/jul/2008.

GARDIN, C. **Histórico e avaliação do papel da comissão interestadual da bacia Paraguai-Uruguaí no desenvolvimento regional (1951-1972)**. São Paulo. USP, Tese (Doutorado), 2002.

GODÓI FILHO, J. D. “Aspectos geológicos do Pantanal Mato-Grossense e sua área de influência” In: **Simpósio Sobre Recursos Naturais e Sócio-Econômicos do Pantanal**. Corumbá. *Anais*. Brasília: EMBRAPA, Departamento de Difusão e Tecnologia, 1986.

GODOY, C. C. A modernização do transporte hidroviário no Mato Grosso do Sul: o caso do porto de Corumbá/Ladário. , **Relatório final de Iniciação Científica**. Dourados: UFMS 2004.

GOMES SILVA, R. L. **Políticas públicas de turismo e o contexto de Mato Grosso do Sul entre 2003-2006**. Aquidauana: UFMS, Dissertação de Mestrado, 2006.

HARVEY, D. **Espaços de esperança**. São Paulo; Loyola, 2004

HOBBS, E. J. **A era do capital: 1848-1875**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1979.

IANNI, O. “A era do globalismo” In: OLIVEIRA, F.A.M. **Globalização, regionalismo e nacionalismo**. São Paulo: Ed. UNESP, 1999, p.15-49.

_____, O. **A sociedade global**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2008.

IIRSA. **Iniciativa para a integração da infra-estrutura regional sul-americana. Ferramenta de trabalho para o desenho de uma visão estratégica da integração física sul-americana**. Caracas, 2003.

INTERNAVE Engenharia. Hidrovia Paraguai-Paraná. Estudo de viabilidade econômica. **Relatório final**. vol. I. 1988.

ITO, C. A. **Corumbá – o espaço da cidade através do tempo**. Campo Grande: Ed. UFMS, 2000.

KURZ, R. **Os últimos combates**. Petrópolis: Vozes, 1998.

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

LEFEBVRE, H. de L' Etat, tome I - L' Etat dans le monde moderne, cap. IX, État de la croissance. Croissance de L' Etat. **Estado do crescimento. Crescimento do Estado**. Tradução Margarida Maria de Andrade, Paris, Union Generale d'Éditions, Col. 10-18, 1976.

LENHARO, A. C. **Colonização e trabalho no Brasil: Amazônia, Nordeste e Centro-Oeste**. 2. Ed. Campinas: Ed. UNICAMP, 1986.

MARX, K.; ENGELS, F. **A ideologia alemã (Feuerbach)**. São Paulo, Editorial Grijalbo, 1977.

MATO GROSSO DO SUL. Estado de. **Atlas Multireferencial**. Estado de. Convênio: Governo do Estado/Fundação IBGE, 1990.

MATO GROSSO DO SUL. Secretaria de Estado de Infra-Estrutura e Habitação. Multimodalidade. **Folheto, Agitrams**, s.d

MATO GROSSO DO SUL. Secretaria de Estado de Infra-Estrutura e Habitação. Portos e hidrovias. **Folheto, Agitrams**, s.d.

MATO GROSSO DO SUL. Secretaria de Estado da Produção. **Diretrizes ao desenvolvimento econômico de Mato Grosso do Sul**. Campo Grande: Seprod, abril de 2001.

MELLO, S. A. **Da sedução à palavra – Ladário: história e memória de uma cidade colonial (1873-1953)**.

Disponível em <http://identidade85.blogspot.com/2007/10/da-seduo-palavra-ladrio-historia-e.html>. Acesso em 12/12/ 2008.

MONIÉ, F. “Logística de transporte, modernização portuária e inserção competitiva do Rio de Janeiro na economia global” In: **Revista Território**. Rio de Janeiro, ano VI, nº 10, jan/jun., 2001, p.9-31.

MOREIRA, R. **O círculo e a espiral: para a crítica da geografia que se ensina**. Niterói: Edições AGB Niterói, 2004.

MORETTI, E. C. “Atividade turística no Pantanal e as transformações no trabalho” In: **Revista de Geografia**. Dourados: UFMS/AGB, Dourados, ano V, nº 9, jan./junho 1999, p.41-46.

OEA/CIC. **Programa marco para a gestão sustentável dos recursos hídricos da Bacia do Prata, considerando os efeitos decorrentes da variabilidade e mudanças climáticas**. 1. Ed. Buenos Aires: OEA/CIC, 2005.

OLIVEIRA, D. O. “Organização da atividade turística de Corumbá, sob o enfoque de conceitos de cadeia produtiva e arranjo produtivo local” In: **Pasos. Revista de Turismo y Patrimônio Cultural**. V. 6 Nº 3, 2008.

OLIVEIRA, J. E. **Os Argonautas Guató: aportes para o conhecimento dos assentamentos e da subsistência dos grupos que se estabeleceram nas áreas inundáveis do Pantanal Mato-grossense**. Porto alegre: PUC, Dissertação (Mestrado), 1995.

OLIVEIRA, V. W. Neto de. **Estrada móvel, fronteiras incertas: Os trabalhadores do Rio Paraguai (1917 -1926)**. Campo Grande: Ed. UFMS, 2005.

PAIM, E. S. **IIRSA: É esta a integração que queremos?** Núcleo Amigos da Terra/Brasil. Porto Alegre: Dezembro 2003. Disponível em http://www.natbrasil.org.br/Docs/instituicoes_financeiras/iirsa%202003.pdf. Acesso em 22/03/08.

PAVÃO, R O. **Globalização, turismo de fronteira, identidade e planejamento da região internacional de Corumbá (MS)**. São Paulo: FFLCH-USP, Tese (Doutorado), 2005.

PÊGO FILHO, B.; CÂNDIDO JUNIOR, J.O.; & PEREIRA, F. **Investimento e financiamento da infraestrutura no Brasil: 1990/2002**. Brasília: IPEA, out 1999. 65 p. (IPEA. Texto para discussão, 680).

PEREIRA, A. P. C. **O comércio exterior na organização da exploração mineral no Mato Grosso do Sul**. Dourados: UFMS, monografia, 2006.

PEREIRA, J G. **O Patrimônio ambiental urbano de Corumbá-MS: Identidade e Planejamento**. São Paulo: FFLCH-USP, Tese (Doutorado), 2007.

PONCE, V. M. **Descrição Geográfica, Pantanal e Hidrovia**. Disponível em <http://ponce.sdsu.edu/hidroviareportportuguesechapter2.html>. Acesso em: 22/out/2005.

POULANTZAS, N.O. **Estado, o poder e o socialismo**. Rio de Janeiro: Record, 1995.

PRADO JÚNIOR, Caio. **História econômica do Brasil**. 41ª Ed. São Paulo: Brasiliense, 1994.

RAFFESTIN, C. **Por uma geografia do poder**. São Paulo: Ática, 1993.

RAMOS, T. M. A. “Interações Espaciais no Estado de São Paulo: uma análise comparativa entre dois tipos de redes” In: **Anuário Estatístico de Geociências – UFRJ**. Vol 21. 1998.

REBELO JÚNIOR, M. **O desenvolvimento sustentável – a crise do capital e o processo de recolonização**. São Paulo: USP, Tese (Doutorado), 2002.

Revista Brasileira de Geofísica. Vol. 20. Nº 01. São Paulo Jan/Abr: 2002.

RODRIGUES, P. R. A. **Introdução aos sistemas de transporte no Brasil e à logística internacional**. São Paulo : Aduaneiras, 2007.

SANTANA, W. A., **Avaliação do potencial de transporte da hidrovia Tietê-Paraná**. São Paulo: USP, Dissertação (Mestrado), 2002.

SANTOS, M. “Sociedade e Espaço: A formação social como teoria e como método” In: _____ . **Espaço e Sociedade**. Petrópolis: Vozes, 1979.

_____. **Metamorfoses do espaço habitado**. HUCITEC. São Paulo, 1988.

_____. **Por uma outra globalização.** Rio de Janeiro/São Paulo, 2000.

_____. **A natureza do espaço: Técnica e tempo. Razão e emoção.** 4. Ed. São Paulo: Edusp, 2006.

SANTOS, M.; SILVEIRA, M. L. **Brasil: território e sociedade no início do século XXI.** Rio de Janeiro: Record, 2001.

SERENI, E. “La articulacion del espacio” In_____. **Espacio, economia y sociedad.** Madri: Siglo veintiuno. 1991, p. 59-83.

SILVA JÚNIOR, R. F. **Geografia de redes e da logística no transporte rodoviário de cargas: Fluxos e mobilidade geográfica do capital.** Presidente Prudente: UNESP, Dissertação (Mestrado), 2004.

SILVEIRA, M. R. **A importância geoeconômica das estradas de ferro no Brasil.** Presidente Prudente: FCT/UNESP, Tese (Doutorado), 2003.

_____. “As cinco revoluções e evoluções logísticas e seus impactos sobre o território nacional” In: SILVEIRA, M.R.; LAMOSO, L.P. & MOURÃO, P.F.C. (Org.) **Questões nacionais e regionais do território brasileiro.** São Paulo : Expressão Popular, 2009, p. 13-42.

SOUZA, A.O. **A estratégia de implantação dos distritos industriais como instrumento do desenvolvimento regional e sua aplicabilidade em Mato Grosso do Sul.** São Paulo: USP, Tese (Doutorado), 2003.

_____. **Mato Grosso do Sul no contexto dos novos paradigmas de integração e desenvolvimento nacional.** Dourados: Ed. UFGD, 2008.

_____. “Modernização e desenvolvimento: Aspectos da política hidroviária o Mato Grosso do Sul” In: LAMOSO, L. P. (Org). **Transportes e políticas públicas em Mato Grosso do Sul.** Dourados: Ed. UFGD, 2008.

SUERTEGARAY, D. M. “A pesquisa de campo em geografia” In: **Geographia.** Niterói (RJ): Revista de Pós-graduação em Geografia. Ano IV, nº 07, 2002.

TUFANO, D. **Guia prático da nova ortografia.** São Paulo: Melhoramentos, 2008.

VITTE, C. C. S. “Integração, soberania e território na América do Sul: um estudo da IIRSA (Iniciativa de Integração da Infra-estrutura regional sul-americana)” In: **Revista Terra Livre.** Presidente Prudente: AGB, ano 22, jul./dez.2006, nº 27, p.31-48.

WILLIAN RAMIREZ, J. C. América do Sul no atual sistema internacional. [Palestra proferida]. In: IEPES/IRBr/IPEA/BID. **Seminário sobre a América do Sul. A organização do espaço sul-americano: seu significado político e econômico.** (2000: Brasília, DF). p. 42-43.

XAVIER, M. “Os sistemas de engenharia e a tecnicização do território. O exemplo da rede rodoviária brasileira” In: Santos & Silveira. **Brasil - território e sociedade no início do século XXI**. Rio de Janeiro : Record, 2001, p.329-44.

ZUGAIB, E. **A hidrovía Paraguai-Paraná e seu significado para a diplomacia sulamericana do Brasil**. Brasília: Funag, 2006. (Cursos de Altos Estudos, n. 98). Disponível no Site: www.funag.gov.br. Acesso em 22/jul/08.

Autorizo a reprodução deste trabalho.
Dourados-MS, 10 de setembro de 2009.

JULIO CÉSAR DIAS CHAMORRO