ANPEGE

Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Geografia

REVISTA DA ANPEGE

ISSN 1679-768X

VOLUME 19

N. 38 (2023)

30 ANOS ANPEGE

DOI: 10.5418/RA2023.V19I38.16435

REVISTA DA ANPEGE | v. 19 nº. 38 (2023) | e-issn: 1679-768x

RUGOSIDADES E REDEFINIÇÕES DA MORFOESTRUTURA URBANA DE CORUMBÁ-MS E SEUS IMPACTOS AMBIENTAIS NA PLANÍCIE DO PANTANAL

Rugosities and redefinitions of the urban morphostructure at Corumbá-MS and their environmental impacts on Pantanal plain

Rugosidades y redefiniciones de la morfoestructura urbana de Corumbá-MS y sus impactos en la llanura del Pantanal

ÉLVIS MADUREIRA RAMOS
Universidade Federal de Mato Grosso do Sul (UFMS)

Resumo: Corumbá-MS denota em sua gênese morfológica e estrutural urbana, um processo de justaposições e rugosidades que se acumulam na sua longa história, que determinam não apenas a dinâmica de sua expansão urbana e entorno territorial, como problemas de ordem social e ambiental. Atualmente, a cidade vive novas redefinições relacionados com às atividades terciárias, aumento dos fluxos inter-regionais e na fronteira internacional, vetores dinâmicos que aceleram e acentuam essas redefinições estruturais, cujos impactos alcançam diretamente a Planície do Pantanal.

Palavras-chaves: Espaço Urbano; Corumbá-MS; Morfologia Urbana; Estrutura Urbana

Abstract: Corumbá-MS displays in its morphological and structural urban genesis a process of juxtapositions and rugosities that accrue in its long history, determining not only the dynamics of its urban expansion and territorial surroundings, but also social and environmental issues. Today, the city experiences new redefinitions linked to tertiary activities, increase in inter-regional and international border flow, dynamic vectors that accelerate and highlight those structural definitions, whose impact directly affect Pantanal plain.

Keywords: Urban Space, Corumbá-MS, Urban Morphology; Urban Structure

Resumen: Corumbá-MS denota en su génesis morfológica y estructural urbana un proceso de yuxtaposiciones y asperezas que se acumulan en su dilatada historia, que determinan no solo las dinámicas de su expansión urbana y entorno territorial sino también problemas sociales y ambientales. Actualmente, la ciudad vive nuevas redefiniciones relacionadas con las actividades terciarias, un aumento de los flujos interregionales y de la frontera internacional, vectores dinámicos que aceleran y acentúan estas redefiniciones estructurales, cuyos impactos afectan directamente la llanura del Pantanal.

Palabras clave: Espacio Urbano; Corumbá-MS; Morfología Urbana; Estructura Urbana

INTRODUÇÃO

Corumbá e sua hinterlândia regional tem tido pouca atenção dos estudos urbanos, uma lacuna que precisa ser preenchida, já que, aquilo que torna o caso corumbaense significativo no território brasileiro é a sua dinâmica geoeconômica e importância ambiental. Estamos falando de uma cidade histórica com mais de 240 anos, importante geopoliticamente e de amplo espectro socioeconômico, abrangendo polos de mineração, pecuária e turismo, bem como seu papel na intermediação de trocas econômicas entre Centro-Sul brasileiro e Cone Sul. Dinâmicas econômicas e socioespaciais com impacto direto na planície do Pantanal.Com efeito, este estudo foca na constituição e gênese da estrutura e morfologia espacial de Corumbá-MS, isto é, privilegia o foco no intraurbano, porém os resultados aqui apresentados permitem articular a formação de seu tecido urbano com processos que redefinem seu papel econômico regional; cujos impactos se estendem à maior planície neotropical inundável do mundo, uma vez que, a cidade tem papel principal no ordenamento territorial e manejo da planície do Pantanal (Moraes *et al*, 2000).

O centro da análise, são as descrições e gênese das formações espaciais na cidade, resultados de heranças sociogeográficas pretéritas e atualmente se conjugando aos novos agenciamentos públicos/privados, que a cidade vem absorvendo desde os anos 2000 e, que se materializam nas suas diferenciações socioespaciais.

Tudo isso resulta num tecido urbano de mesclas, justaposições e fricções no espaço urbano. É a partir deste quadro morfoestrutural, que são discutidos o conteúdo de sua urbanização, os processos econômicos e refuncionalizações que alteram o sentido desta expansão urbana e regional da cidade, mas que também, permitem identificar processos mais específicos no intraurbano, como o de arruinamento de edificações, periferização e desigualdade socioespacial.

Contudo, o fato que difere os processos socioespaciais pretéritos dos atuais na cidade e região, é que agora se caracterizam pela maior intensidade e alcance de seus impactos socioambientais. Como aumento dos riscos ambientais, com expansão dos assentamentos urbanos e ampliação dos efeitos de um desenvolvimento, que se fazem sentir na orla fluvial e na planície do Pantanal.

Para desenvolver o conteúdo deste trabalho é apresentado um breve interlúdio em torno dos referenciais teóricos que conduzem ao entendimento das formas e diferenciações socioespaciais. Teoria que se articula com o método quanto ao tratamento lógico das descrições e análises. Em seguida, o leitor encontra o conteúdo empírico, com a discussão do sítio e da situação geográfica de Corumbá; as descrições e a dinâmica da formação de sua morfologia e tecido urbano e seus impactos socioespaciais. Por último, a identificação da relação dos processos geoeconômicos vigentes e da expansão urbana quanto aos impactos sentidos no bioma pantaneiro.

TEORIA E MÉTODO

A morfologia urbana é como a cidade se distribui em termos de edificações e formas espaciais, como está organizada, dividida ou se dispersa, bem como inclui a dinâmica das suas mudanças (Capel, 2002). Contudo, a forma espacial sempre está anelada a uma estrutura (morfoestrutura), isto é, como as partes se articulam com as outras partes e constituem uma unidade sociogeográfica, nesse caso, uma cidade, com seu conteúdo, usos e funções.

Não obstante, a morfoestrutura urbana resulta de processos sociais e econômicos que historicamente lhe dão seu dinamismo e sentido. Portanto, falar de formas e estruturas espaciais, também é supor as forças e agenciamentos que atuam na produção espacial e das formas pretéritas que mostram um sentido retrospectivo da cidade (LEFEBVRE, 2013). Processo que, em Santos (2006), também foi chamado de rugosidades do espaço, ou seja, formas e justaposições espaciais que decorrem de articulações entre processos/ações recentes e pretéritos, e que informam lógicas econômicas e espaciais, bem como, suas redefinições estruturais no espaço (Sposito, 2001).

Outra contribuição importante para se pensar a cidade origina-se de Corrêa (2007), ao propor uma atenção para com a diferenciação socioespacial e, ao referir-se tanto à divisão econômica como à social no espaço, que decorrem de várias interações e práticas espaciais em diferentes tempos e durações. Em geral, processos espaciais postas em movimentos por diferentes agentes econômicos e institucionais.

Veremos, justamente na parte empírica desse trabalho, que as diferenciações socioespaciais em Corumbá se materializam numa morfoestrutura urbana que acumula e fricciona práticas e interações espaciais num tempo longo. Estabelecendo fusões, adaptações e refuncionalizações dos espaços remanescentes, a partir de novas lógicas e agenciamentos econômicos. Contudo, são processos que exacerbam as desigualdades socioespaciais e os impactos ambientais.

Sem embargo, três são os focos analíticos que foram inspirados nesta perspectiva socioespacial e permitiram guiar este trabalho:

- a descrição das formas/paisagens encontradas que compõe o espaço urbano, seus aspectos físicos e sociais;
- a identificação dos agentes urbanos e seus agenciamentos administrativo, econômico, sociocultural, urbanístico etc., que atuam na produção e dinâmica das formas; e
- a análise socioespacial em torno da justaposição das formas pretéritas e dos novos agenciamentos, bem como seus efeitos sociais e ambientais.

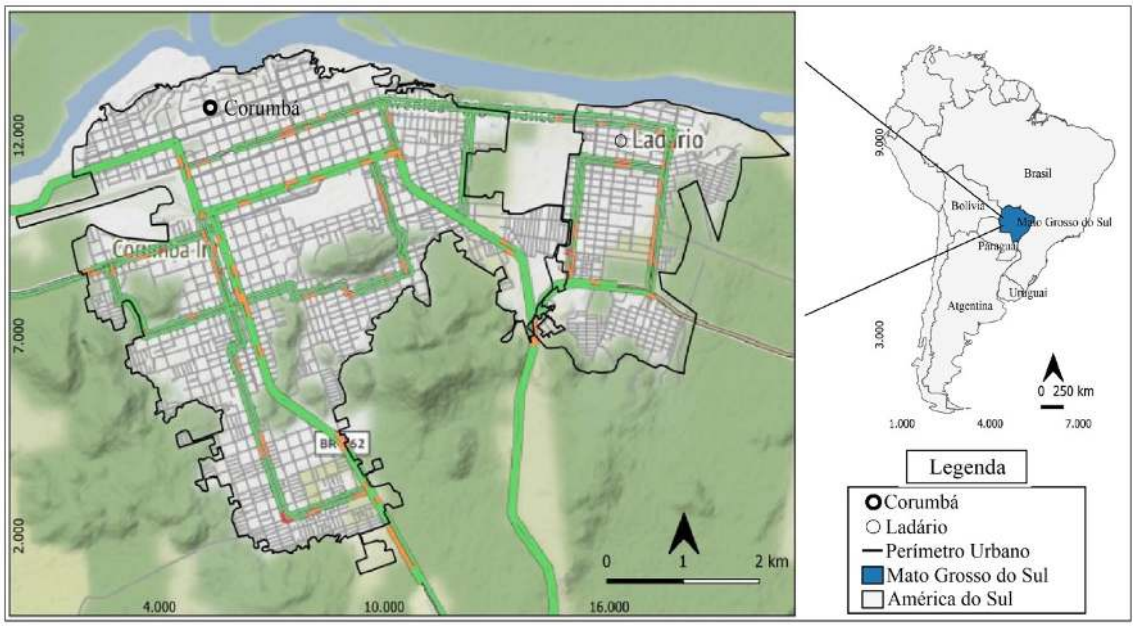
Foram requisitadas, um conjunto de instrumentos para reconstruir esse sentido retrospectivo e projetivo do espaço urbano corumbaense, que se apoiou além da bibliografia, também em relatos dos praticantes da cidade, fotos e documentos históricos, informações institucionais, periódicos e observações de campo.

QUADRO GEOECONÔMICO

De início, é necessário destacar a posição Corumbá-MS entre as escalas e regiões que se encaixa e de suas interações socioespaciais. Um primeiro aspecto relevante é que seu território incorpora nada menos do que 44% do território do pantanal sul-mato-grossense (Abdon; Silva, 1998), além disso, é a cidade de maior população e densidade de atividades econômicas e institucionais na fronteira oeste com a Bolívia.

É uma geodiversidade territorial que abrange distritos urbanos, fazendas de criação animal; populações ribeirinhas; comunidades indígenas, assentamentos agroecológicos; áreas de mineração. Além disso, agrega na sua hinterlândia regional a cidade de Ladário e as cidades bolivianas de Puerto Quijarro e Puerto Suarez, constituindo uma população estimada de 144 mil habitantes nesta Zona de Fronteira. Abaixo na figura 1 se destaca sua localização e situação geográfica.

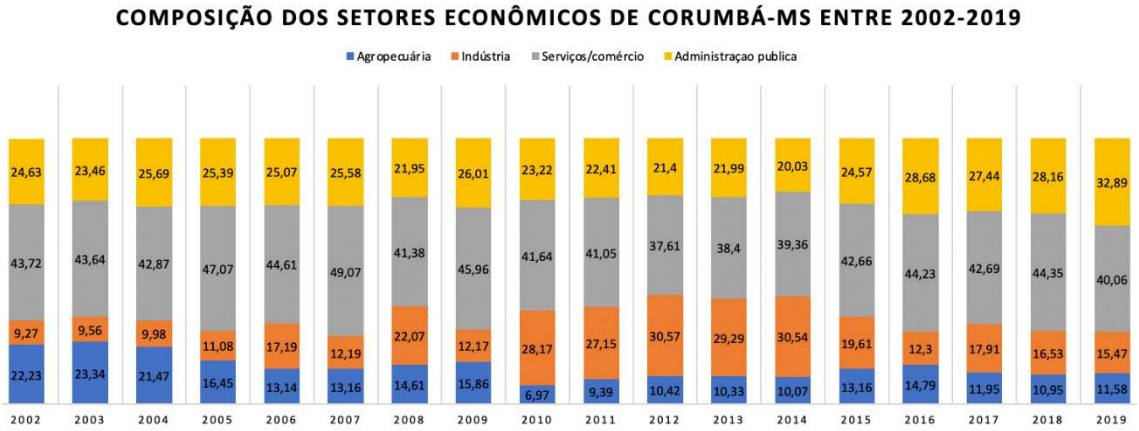
Figura 1 – Localização e situação geográfica de Corumbá e Ladário



Elaboração cartográfica: Geógrafa Glenda Helenice da Silva Rodrigues, 2023.

A cidade ainda constitui uma geoeconomia cujas interações espaciais atingem ampla escala extralocal, sobretudo, em torno da exploração/exportação de minérios do Maciço Urucum (manganês e ferro); da produção de carne bovina e um setor terciário cada vez mais amplo e diversificado, que se associa com o comércio, administração pública e prestadores de serviço (Hany, 2005; Matias, 2014). Em realidade, as atividades terciárias, somadas representam 72% da receita do município em 2019 (figura 2), superando outras atividades produtivas do município e região; o que implica novas lógicas de consumo e expansão espacial, que veremos à frente na maneira como se moldam na estrutura urbana da cidade.

Figura 2 – Gráfico da composição quantitativa dos setores econômicos de Corumbá-MS entre 2002 – 2019



Fonte: IBGE, 2022. Elaboração gráfica do autor.

Apesar do gráfico (figura 2) demonstrar a crescente elevação do nível de terceirização da cidade, é preciso atentar para o conteúdo global relacionado a este fenômeno. O que abrange a elevação e diversificação dos interfluxos de pessoas e mercadorias na região de fronteira (Maneta, 2009; Oliveira; Esselin, 2015; Soken, 2020). Os investimentos de infraestrutura derivados dos acordos do Mercosul, como do gasoduto binacional. Ações como a implantação da ponte sobre o rio Paraguai, permitiu o fim do transporte por balsa, tornou mais eficiente e econômico a ligação de Corumbá com Campo Grande e sua articulação com outros centros econômicos. Tudo isso, contribuiu para oferta e demanda de serviços e consumos na cidade, assim como, aumento do comércio popular entre as cidades de fronteira (Oliveira; Esselin, 2015; Soken, 2020).

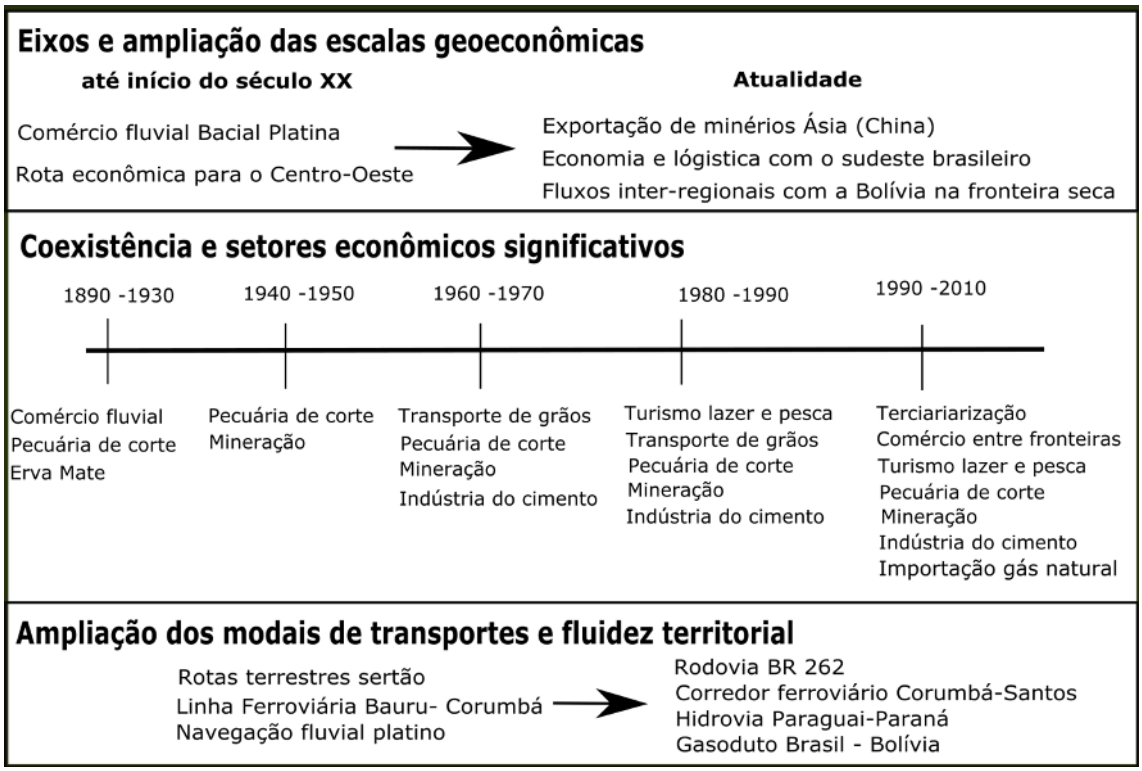
Outro fator essencial e com significativo peso na terceirização da cidade, diz respeito aos investimentos direcionados às diversas esferas do setor público, que foram implementadas na cidade, tais como, universidades, bases militares, secretarias técnicas, agências de segurança, que geram demandas habitacionais, consumo e requisitam ampla gama de outros serviços complementares na cidade.

Deve-se acrescentar que, grande parte dos estudos sobre Corumbá destacaram seu polo minerador e as atividades pecuárias, como aqueles principais fatores estruturadores da economia local e regional. De fato, continuam a serem atividades essenciais na compreensão, não apenas da condição geoeconômica de Corumbá, como do papel dessa região pantaneira e fronteiriça no âmbito do território nacional e nas exportações de *comodities* minerais. Não obstante, pode-se acompanhar de forma esquemática (figura 3), que no tempo longo, estes fatores não atuaram isoladamente no quadro da economia local e regional, em realidade tanto a região pantaneira como o sistema urbano Corumbá-Ladário[1] atravessaram reestruturações sob múltiplos fatores coexistentes e de forma cíclica. Inclusive com redirecionamento dos eixos geoeconômicos e modais de transporte (Ramos, 2022).

Apesar dos aspectos geoeconômicos regionais supracitados não serem o centro da análise deste trabalho, deve-se deixar claro que a cidade traz em sua morfoestrutura urbana os rebatimentos destes processos e vetores econômicos, bem como, o que resulta de sua permeabilidade local para novas dinâmicas (consumo, institucionais, habitacionais etc.). Afinal, não somente, é difícil desde a revolução industrial separar o intra do interurbano (George, 1983) ou da própria espacialização do capitalismo (Lefebvre, 2013; Soja, 2002), como também, ignorar o poder das forças e agentes extralocais, que sob técnicas flexíveis e ubíquas no território, expandem o alcance de seus comandos (Santos, 2006).

1 Ladário é uma cidade de aproximadamente 25 mil habitantes que cujo território municipal é um enclave de Corumbá e que se destaca pelas instalações militares e portuária.

Figura 3 – Geoeconomia corumbaense no Pantanal Sul



Elaboração gráfica do autor.

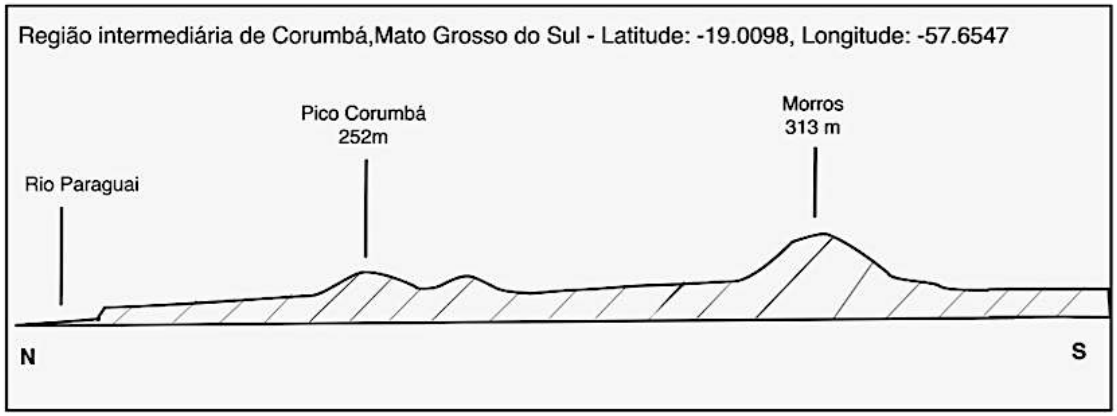
Em face do que foi exposto, a questão colocada é como a cidade de Corumbá-MS neste quadro de reestruturações, foi redefinindo seu sentido de expansão urbana, tento em vista, as rugosidades do espaço (preexistente) e novos conteúdos socioespaciais que foram se mesclando e se justapondo no espaço urbano? E quais seus impactos e/ou fricções geradas?

O ENCAIXE DAS FORMAS ESPACIAIS NO SÍTIO URBANO

Para iniciar a abordagem do problema, há um aspecto essencial e particular no desdobramento da dinâmica de expansão urbana de Corumbá, que se trata do próprio sítio urbano da cidade, cujo perfil topográfico (figura 4) atua como elemento da diferenciação socioespacial do seu tecido urbano.

Em face deste perfil topográfico, a cidade apresenta três paisagens urbanas que se distinguem e lhe dão sentido: Primeiro, temos o extremo norte da cidade que margeia o Rio Paraguai, que forma sua orla urbano-fluvial, sendo delimitada por paredões rochosos e rampas íngremes. Em seguida, o plano histórico ou intermediário, que se destaca pela topografia mais suave e plana, onde se concentra sua maior densidade edificada e populacional. Por último, a área de morraria (inselbergues), para onde se dispersa uma periferia urbana (Isquierdo, 2010). Abaixo; podemos visualizar esse corte topográfico conjugado com o avanço do tecido urbano da cidade ao longo de sucessivas décadas (figura 5).

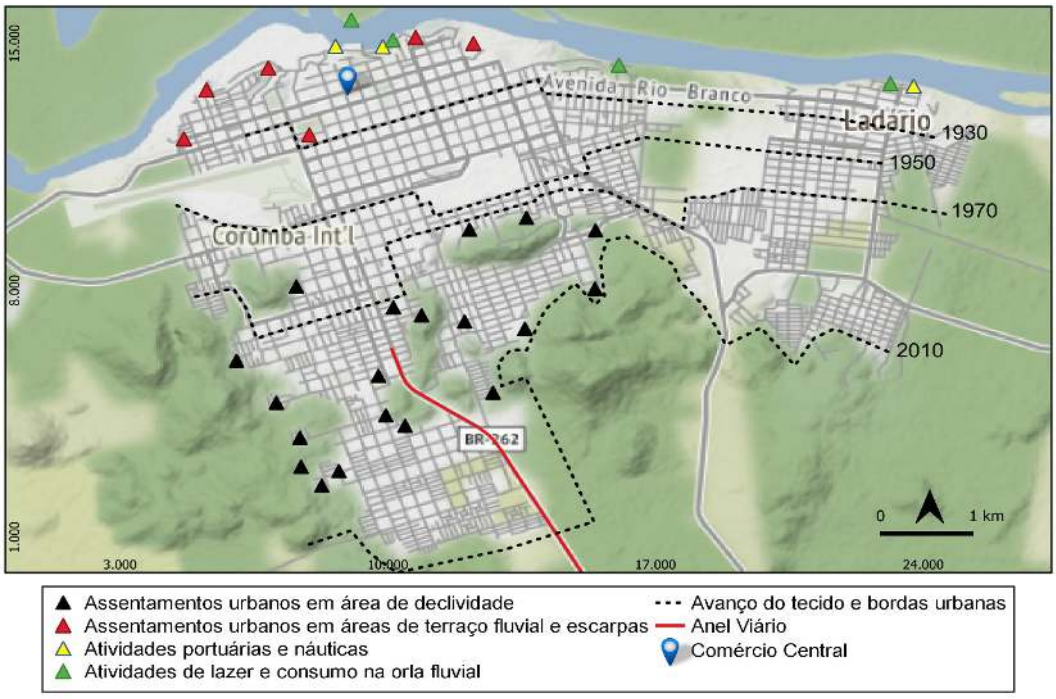
Figura 4 – Corte transversal da topografia de Corumbá-MS



Elaboração gráfica do autor.

Essa topografia exerce considerável efeito na morfoestrutura urbana da cidade e na distinção das suas três principais paisagens, uma vez que, as formas pretéritas e agenciamentos recentes se amoldam neste relevo, acumulando e exercendo diferentes dinamismo na produção do espaço da cidade. Mais que isso, atua na própria diferenciação socioespacial da cidade, tal como veremos a seguir. A partir daqui, será descrito a analisado estas três paisagens que compõem a morfoestrutura da cidade, que vamos destacar como orla fluvial e região portuária; plano urbano intermediário e suas centralidades e a periferização urbana da parte alta da cidade.

Figura 5 – Avanço das bordas e tecido urbano em sucessivas décadas Corumbá-Ladário



Elaboração cartográfica: Geógrafa Glenda Helenice da Silva Rodrigues, 2023.

Orla Urbana-Fluvial e Região Portuária

A orla fluvial foi o primeiro polo significativo de desenvolvimento urbano de Corumbá-MS, que se aglutinava em torno da área portuária, comumente chamado Porto Geral. Era o núcleo de atividades comerciais e dos assentamentos urbanos que vigorou desde final do século XIX até meados dos anos de 1940. Portanto, um longo período, em que ocorreram altos e baixos quanto suas atividades comerciais e portuárias (Queiroz, 2012).

Contudo, se antes o Porto Geral de Corumbá era o centro na entrada de importação de mercadorias e da exportação destes produtos para região centro-oestina, atualmente é um espaço consumido para as práticas de turismo e lazer. Em realidade, as edificações e o grau de densidade que se vê nas formas urbanas da orla fluvial se ampliaram e o sentido dado a elas no passado já não existem mais.

Historicamente, o polo portuário foi habitado por uma população afluente economicamente, como comerciantes, funcionários públicos e profissionais liberais. Já a leste e oeste do centro portuário, foram se assentando comunidades de pescadores, trabalhadores do comércio e das atividades portuárias, formando com essa ocupação arruamentos estreitos e sinuosos, próximos aos taludes rochosos que acompanham a franja fluvial e sob riscos de deslizamento e inundações.

Esse processo de diferenciação socioespacial culminou com a formação de uma área suburbana na cidade. Habitada por uma classe trabalhadora muito pobre e assentada de forma muito precária. Em realidade, a orla suburbana foi se tornando territorialmente estigmatizada[2], marcada como bairros infames, pobres e perigosos. Corumbaense e importante poeta Lobivar Matos destaca em seu poema Sarobá, nome de um bairro pobre da orla fluvial nos anos de 1930, a precariedade e estigmatização territorial vivida nesta parte da cidade (Ibanhez, 2014). Abaixo um trecho de um de seus poemas:

> Bairro de negros, casinhas de lata, água na bica pingando, escorrendo, fazendo lama; roupa estendida na grama; esteira suja no chão duro, socado; lampião de querosene piscando no escuro; negra abandonada na esteira tossindo e batuque chiando no terreiro; negra tuberculosa escarrando sangue, afogando a tosse seca no eco de uma voz mole que se arrasta a custo pelo ar parado (Matos, 1936, p. 9-10)

A suburbanização e pauperização social desta área avançou ainda mais, com o declínio das atividades comerciais na área portuária. Aquelas antigas superfícies comerciais e institucionais do centro portuário, foram ocupadas por moradores sem teto, que ali se instalaram de forma precária (ITO, 2000). Apenas nos anos de 1990, que a gestão municipal resolveu enfrentar esses problemas, com a oferta de casas populares e/ou transferência de parte desses moradores para o plano urbano intermediário e/ou para a periferia no extremo sul da cidade.

2 Loic Wacquant (2006) destaca que no âmbito das periferias pobres, além de estarem em áreas desestruturas, seus moradores ainda vivem os estigmas que os associam a outros aspectos que os desqualificam no âmbito da cidadania.

Ainda nos anos de 1990, o casario do Porto Geral começou a receber restaurações a fim de conservar suas feições históricas (Pereira, 2007). Atualmente, esse casario é o núcleo patrimonial da cidade (figura 6), com antigos sobrados e prédios de comércios e residências, cujas fachadas e ornamentos se inspiram em diversos estilos do passado (neoclássico, *art déco* e ecletismos*).* As ladeiras adjacentes preservam de forma residual alguns destes traços arquitetônicos, porém em franco apagamento e arruinamento.

Além da paisagem patrimonial e histórica, essa área portuária tem se destacando com atividades de turismo panorâmico e fluvial pelo Rio Paraguai. Esse tipo de turismo na orla, começou nos anos de 1980 a partir do turismo de pesca e se tornou muito expressivo nos anos de 1990 (Galeano, 2006; Pereira, 2007; Matias, 2014). Nas últimas décadas, se verifica uma diversificação de usos e ocupação da orla, como atividades náuticas de lazer, marinas, serviços e consumos, bem como, atividades portuárias e de construção naval de pequeno porte. Soma-se a isso, a passagem de barcaças carregadas de minérios que chegam e saem do sistema portuário Corumbá-Ladário e, que fazem parte de uma densificação espacial da orla.

Figura 6 – Imagem panorâmica do Porto Geral e seu casario na orla fluvial



Fonte: Prefeitura Municipal de Corumbá.

Todos esses agenciamentos têm um impacto ambiental direto e indireto na orla fluvial, pois atuam na diminuição da cobertura vegetal nativa da planície litorânea. Há ainda, uma maior presença de resíduos descartáveis e o aumento de barulhos dos motores de embarcações, que afugentam animais silvestres e prejudicam a pesca da população tradicional de pescadores.

Por último, o sentido de desigualdade socioespacial e coexistência contraditória, ainda permanece na orla fluvial. Isso é visível pelas diferenças de ocupação residencial e consumos. Na parte central do Porto Geral, há a concentração de um padrão residencial arquitetônico mais elevado e com maior atenção da gestão pública, ao passo que, a leste e a oeste, persiste os casebres e outros tipos de moradias precárias, predominando uma população de baixa renda, sob diversos riscos geodinâmicos, como inundações e movimentos de massa (Pereira; Pereira, 2012).

Plano Urbano Intermediário e suas Centralidades

Topograficamente acima da orla fluvial, encontram-se as superfícies aplainadas, caracterizada por uma paisagem espremida entre as bordas escarpadas e acidentadas que dão acesso à planície fluvial do Rio Paraguai, e ao sul, pelos morros que compõe a parte mais alta da cidade. É nos aplainamentos que é verificado maior densidade urbana e onde ocorreu a formação do plano urbano histórico e planejado na cidade.

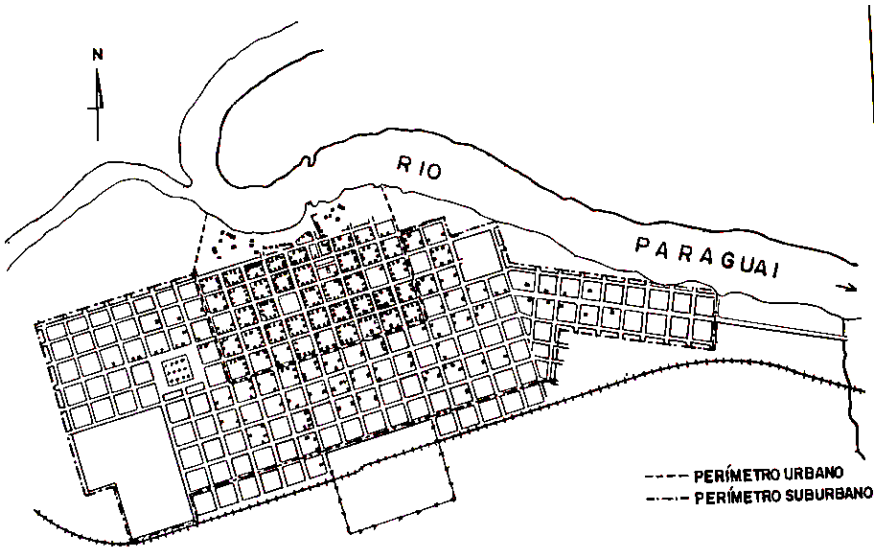
Planejado, pois, o plano urbano inicial desta paisagem foi implantado a partir da segunda metade do século XIX. Seguindo os modelos ortogonais e hispânicos, com ruas largas, grandes quadras e amplas praças. Essa simetria buscava a geração de um sentido de ordenamento espacial menos espontâneo e diferente das sinuosidades que constituíam as estreitas faixas de terra e becos da cidade baixa (portuária).

Contudo, demorou algumas décadas para este ordenamento espacial tivesse um efeito na densidade urbana e na expansão das atividades econômicas. O que vai ocorrer na virada do século XIX, quando as atividades de comércio fluvial, imigração de comerciantes e agenciamentos públicos se tornam fatores determinantes na expansão do núcleo urbano. É um ciclo de desenvolvimento ancorado, sobretudo, no comércio fluvial platino e na sua centralidade portuária com ligação a Cuiabá, quando se desencadeia a concentração de estabelecimento de bancos, hotéis e comércios neste plano urbano primaz.

O sentido da expansão da malha urbana nas décadas posteriores, seguiu esse plano urbano primaz, dirigindo para o sul da cidade, formando a principal massa edificada do seu tecido urbano. Contudo, além do vetor portuário, o prolongamento da ferrovia Noroeste do Brasil, cujo segmento e instalações se completaram na cidade em 1952, desencadeou outra dinâmica de povoamento urbano, porém, mais ao sul da cidade. A ferrovia constituiu um agenciamento importante, pois alimentou novas articulações interespaciais, sobretudo, com os grandes centros do Sudeste Brasileiro, como impactou na dinâmica espacial intraurbana da cidade, uma vez que, o ponto nodal ao sul da cidade, em torno da estação ferroviária gerou maior densificação do tecido urbano, resultando em instalações de casas de exportação e residências para ferroviários. Na figura 7, uma foto área da cidade nos anos de 1950, que mostra a densificação urbana no plano ortogonal da cidade cuja expansão urbana ainda não tinha atingido os morros.

É um plano urbano que remanesce destes sucessivos agenciamentos e edificações daquilo que veio a se tornar o acervo arquitetônico e patrimonial da cidade, que junto com o centro portuário, abrange prédios, casarões, praças históricas, monumentos. Alguns destes prédios e casarões do passado, abrigam lojas no centro comercial, o que expressa uma paisagem urbana entremesclada de formas e conteúdos pretéritos e contemporâneos. Não obstante, parte desta massa edificada pretérita (casas, clubes, prédios) vem sofrendo um processo interligado de abandono e arruinamento

Figura 7 – Foto área da orla portuária da cidade de Corumbá nos anos de 1950



Fonte: Geógrafo Speridião Faissol, IBGE, 1953.

Há muitas intercausalidades locais que, explicam esse processo de obsolescência espacial, desde casas sob litígios de heranças, dificuldades de manutenção, encarecimento das reformas. Associado ao arruinamento e degradação espacial, verifica-se o esvaziamento das ruas fora do horário comercial, o que indica também uma progressiva rarefação da vida urbana noturna nesta área.Em algumas quadras a leste e imediato ao centro comercial, se delineia uma mancha de degradação e abandono que acaba constituindo-se de uma "periferização do arruinamento" (Brito-Henriques, 2017), isto é, um espaço marginal e em franco processo de deterioração arquitetônica e esvaziamento da vida urbana Outra importante consideração, é que, aquilo que se expandiu a partir do plano histórico adquiriu feições labirínticas e desiguais no chão da cidade. Isso, se demostra na pobreza e a precariedade de cortiços, casebres e casas, tanto visíveis como também ocultadas em becos e entranhadas de forma irregular no interior das amplas quadras do plano urbano. É frequente na paisagem central da cidade, divisar casas de alto padrão arquitetônico ao lado de habitações bem modestas ou muito degradadas (ou até abandonadas). Disso, resulta uma paisagem cuja composição socioespacial, embora coesa, é bastante desigual socialmente.

Acresce, ainda, casas em condições de risco localizadas em áreas de extremos desníveis de solo e buracões, com condições deficientes de infraestrutura e não raras convivendo com descarte e acumulação inadequado do lixo (Matias, 2014). Por isso, é um plano urbano que justapõe não apenas o presente e o passado, mas diferentes classes sociais e sentidos de vida urbana.

É também no plano urbano histórico que se concentra o centro comercial central da cidade (figura 5). Que se consolidou na medida que foi refluindo as atividades comerciais da faixa portuária. Atualmente, é um centro comercial relativamente diversificado e que nasceu e se desenvolveu ancorado de forma predominante por casas comerciais de perfil familiar e local.

Vale mencionar que, este mesmo centro viveu nos anos de 1960 e 1970, um surto de verticalização predial, sob impulso de capital local (pecuaristas e empresários da região), que abrange prédios para diversos fins (comercial, hotelaria, institucional e habitacional). Todavia, este processo sofreu refluxo de investimentos e como em outras partes do plano urbano histórico, alguns destes prédios encontram-se desocupados e em situação de deterioração.

Todavia, o fato é que, o setor terciário atualmente assume um papel de destaque na economia local e isto se revela justamente no centro econômico da cidade, porém, sob uma lógica de empreendimento e consumo diferente daquela local e familiar. Processo este, creditado expansão de grandes cadeias comerciais extralocais, que geram oferta de bens e serviços, tanto especializados como globalizados. É uma terceirização a jusante de uma reestruturação produtiva iniciada nos anos de 1970, que flexibilizou e dispersou a produção, mas também, espalhou e enredou cadeias de lojas e serviços em diferentes escalas da rede urbana (Couto e Elias, 2021).

Em Corumbá, essas redes varejistas, incluem lojas de bens de consumo, farmácias, hipermercados, cuja inserção na cidade difere das antigas casas comerciais, pelas fachadas e instalações modernas, não apenas mudando o padrão visual, como do consumo. É uma terceirização que, diferente daquela de origem local, imprimem um novo modelo de capital e negócio. Assim como, geram alterações nos conteúdos das centralidades urbanas da cidade e seus efeitos na hinterlândia regional, pois atraem consumidores, tanto local como da região fronteiriça, atraídos tanto por uma maior gama de mercadorias e serviços[3] e facilidades nas suas aquisições. Além disso, é uma terceirização que se traduz também numa multicentralização espacial, isso pode ser visto, no surgimento de subcentros comerciais e galerias de lojas em direção ao sul do centro principal, processo ainda difuso, mas que se realiza justapondo-se com os bairros residenciais desta área.

Multicentralidade, que nesta paisagem central da cidade, têm significado diversificação funcional em termos de lazer noturno e festivo. São festas tradicionais e festivais que favorecem o fortalecimento de uma densidade cultural da cidade, que alcança importância para toda região sul-mato-grossense, como é o caso do carnaval da cidade e o Festival América do Sul, ambos de importância tradicional e que atraem turistas do país e do continente. (SPOSITO, 2006). No plano urbano intermediário, como em outras áreas urbanas da cidade, se espalham de forma significativa outros circuitos econômicos, como as feiras livres, o comércio de ambulantes e pontos comerciais.

Na parte oeste da cidade, em direção à fronteira com a Bolívia, se destaca outra área comercial significativa, com lojas diversificadas, supermercados e pequenos comércios de pequeno porte, onde se encontra um fluxo constante tanto de brasileiros como bolivianos, inclusive, em que há uma pequena mancha comercial cujo pequeno comércio de varejo são mantidas por proprietário bolivianos.

3 Deve-se levar em conta a diferença de câmbio, pois a desvalorização do real frente ao dólar e outras moedas que favorecem também essa atração para consumo do outro lado da fronteira (Barros, 2022).

Todavia, bolivianos e brasileiros às vezes têm uma relação conflituosa, sobretudo, no âmbito comercial. Há muitas causas, entre elas, xenofobia e preconceitos que se revelam sub-repticiamente nas micros relações do cotidiano. Outro fato, este mais visível, é que ao longo dos anos foi se estabelecendo concorrência entre estes comerciantes, em torno dos mesmos tipos de produtos e faixas de consumidores, sobretudo, produtos importados e que atingem as camadas de renda mais pobres.

Em contrapartida, muitos comerciantes brasileiros têm se beneficiado da atual desvalorização da moeda brasileira, o que significa uma afluência grande de famílias bolivianas que preferem consumir em Corumbá, proporcionando um certo equilíbrio na balança de oferta e demanda no comércio local (Barros, 2022).

Periferização Urbana na Parte Alta da Cidade

A fixação de moradias (conjuntos habitacionais, autoconstruções e loteamentos), para além linha ferroviária na parte sul da cidade e que se deu a partir dos anos de 1960, é o que aqui denominamos de periferização urbana em Corumbá.

O Processo de expansão urbana que se diferencia daquilo, que ocorreu com o plano urbano histórico e da orla fluvial, enquanto essas últimas se formaram a partir de núcleos históricos e se expandiram de modo mais linear e concentrado, a periferia urbana cresceu num processo mais fragmentado e que se apresenta, atualmente, mais dispersivo.

Essa periferização teve início com assentamentos que foram surgindo ao sul e além da linha ferroviária, já se aproximando ou mesmo se fixando no entorno dos morros do Cruzeiro e Pico de Corumbá. Nos anos seguintes, novos assentamentos iriam ultrapassar estes morros e bairros.

Um dos vetores dessa nova dinâmica de expansão urbana, ocorreu por meio do êxodo rural e ambiental, que decorreu das cheias e arrombamentos das margens do Rio Taquari, que acabaram forçando parte da população rural e ribeirinha a migrar em condições precárias para a cidade. Valverde (1972) no início dos anos de 1970, em sua visita de pesquisa em Corumbá, classificava toda essa área como subúrbios meridionais em face do distanciamento do plano urbano e da situação de pobreza e ausência de estruturas públicas desta área da cidade.

A fixação de conjuntos habitacionais e abertura de loteamentos nos vales entre as morrarias nos anos de 1980 foi outro vetor dessa expansão urbana (Pereira, 2006). Porém, foi com a construção do Anel Rodoviário (figura 5) que esse processo de periferização se consolida em direção mais ao sul da cidade. Esse acesso rodoviário foi construído nos anos de 2010, para gerar mais fluidez ao trânsito de caminhões, que buscavam atravessar a fronteira e diminuir sua interferência no trânsito urbano. Se por um lado, diminuiu o tráfego pesado de caminhões na parte central da cidade, do outro, induziu o estabelecimento de loteamentos/assentamentos nas bordas ao sul da cidade.

Parte dessas ocupações no entorno da cidade, além de espontâneas e irregulares, acabaram avançando sobre as declividades dos morros. Esse processo gerou impactos

com remoção de coberturas vegetais e, por consequência, riscos ambientais, como deslizamentos nos declives e alagamentos nas áreas circundantes dos morros (Pereira L. e Pereira J., 2012; Matias, 2014).

A propósito, usos e apropriações do solo em descompasso com as diretrizes do Plano Diretor, que havia sido formulado em 2006, e que propunha a criação de espaços de interesse ambiental e restrita ocupação nas áreas de morros.

Nos anos 2000, os programas federais e estaduais de habitação como “Minha Casa Minha Vida” e “Meu Doce Lar”, contribuíram para diminuir o déficit habitacional da cidade, mas foram implantados ainda mais distantes do plano urbano. Todo esse processo de periferização passou a exercer mais pressões sobre uma infraestrutura urbana com preexistentes problemas básicos, como de saneamento, drenagem e transporte coletivo. Atualmente, a periferia da cidade consolida sua urbanização, com surgimento de subcentros e grandes superfícies comerciais, como hipermercados, que encontram terrenos disponíveis para suas instalações. Também chama atenção, o surgimento de uma área periurbana já nos extremos dessas ocupações periféricas, com instalações de amplos pátios de transportadoras e armazéns que destinam mercadorias para países do Cone Sul.

Expansão Urbana e seus Impactos Ambientais

O tecido urbano em Corumbá ainda mantém traços de sua coesão espacial edificada originária e, não se nota ainda grandes vazios urbanos ou mesmo grandes fragmentações na morfologia, que tendem ocorrer em comparação com as grandes aglomerações urbanas e algumas cidades médias e de médio porte. Contudo, as atividades econômicas que antes tinham uma dinâmica centrípeta, ou seja, buscavam se concentrar no plano histórico central da cidade, agora dão sinais claros de um movimento centrifugo e dispersivo, com diversos ramos de atividades mercantis indo em direção às bordas da cidade e aumentando a zona de contato com o bioma pantaneiro.Essa expansão urbana, que não reduz as edificações, mas aos fluxos e atividades econômicas que começam a ter um impacto maior no entorno ambiental pantaneiro.

A verdade é que, Corumbá durante maior parte da sua história conformou sua expansão urbana entre os morros e a planície fluvial. Todavia, o sentido de expansão urbana e econômica atual, avança na sua orla fluvial e ultrapassa a linha dos morros, o que implica uma dinâmica de expansão diferente e mais agressiva. Isso porque, Corumbá-Ladário constituem um sistema urbano-territorial umbilicalmente ligado ao ecossistema pantaneiro e cujos efeitos desta expansão urbana e econômica são cada vez mais sentidos.

A própria redefinição da terceirização na cidade, como a intensificação das atividades de comércio e turismo, adquiriu maior estrutura de negócios e tem aumentado o número de turistas, visitantes na cidade, e por corolário, ampliou a superfície de contato antrópica sobre a planície, com toda sua fauna e flora. Excursões terrestres e fluviais saem da cidade com mais frequência para os recantos do pantanal, o que interfere na vida animal e seus nichos de sobrevivência e reprodução.Outro vetor, foi aumento dos

fluxos interespaciais entre Corumbá e sua zona de fronteira e outras regiões. Processo esse, que gerou maior tráfego nas rodovias, o que têm produzido a densificação comercial de suas margens e dramaticamente aumentando o número de animais silvestres atropelados na Rodovia 262[4].E a própria expansão urbana e demográfica atual, que tem se manifestado em termos de aumento do tecido urbano e uma periferização, que em realidade, refere-se à expansão das bordas urbanas geram desmatamentos e degradação de extensa área de floresta decidual nos vales entre morros ao sul e nas suas encostas.

Soma-se de forma prejudicial as ações de queimadas, extração de madeira e caça de animais silvestres na sua zona periurbana (Salis *et al*, 2004). Em trabalho de mapeamento por sensoriamento remoto, já era observado a forte ampliação do desmatamento na área dos morros e no entono urbano de Corumbá, onde já se dava um aumento expansão de atividades econômicas e assentamentos urbanos (Aquino *et al.* 2005).

Nas margens fluvio-urbanas de Corumbá e Ladário, há cada vez mais concentração de esgoto, resíduos domésticos e químicos. Em realidade, a qualidade da água e a concentração de coliformes fecais no Rio Paraguai, teve um aumento a jusante da área urbana. Parte disso decorre tanto de um irregular sistema de esgoto urbano como de instalações clandestinas e depósitos de lixos nas margens (Oliveira *et al*, 2002).

O fato é que as características naturais do Rio Paraguai no trecho entre Ladário e Corumbá são alteradas em face das diversas ocupações das margens e uso do rio. Os impactos desse processo são sentidos com o desaparecimento de uma mata ciliar, substituída por ocupações urbanas e atividade rurais. Soma-se os assoreamentos e mortalidade de peixes em decorrência do aumento e decomposição da matéria orgânica despejado no rio[5].

Eventuais aumento e prolongamento das chuvas na região tornam mais agudo estes impactos, pois a elevação do nível do rio aumenta ainda mais os gradientes de contaminação e contato com matéria orgânica e lixo doméstico. O que vai resultar no afogamento da vegetação e elevação dos níveis de eutrofização, ou seja, perturbando todo ecossistema aquático.

Acresce ainda, a indústria da mineração em Corumbá, que tem forte vínculo com a área urbana, uma vez que, o Polo de Urucum e as instalações extrativistas estão situadas muito próximas da área urbana. O que cria um certo entrelaçamento destas morfologias, uma vez que, as mineradoras se servem de ampla gama de estruturas urbanas da cidade e seus efeitos se conjugam com aqueles próprios da expansão urbana.

Se, por um lado, a extração mineral tem sido por décadas uma atividade econômica de forte empregabilidade e fonte significativa de recursos fiscais, por outro, também é fonte geradora direta e indireta de impactos ambientais, com alto grau de degradação

4 Em um trabalho do Instituto Homem Pantaneiro estimou a morte de 20 mil animais silvestres apenas em 2021.

5 Análise da água por iniciativa de um jornal local indicava em 2017 a forte degradação vegetativa e o acúmulo de carga química na orla de fluvial. Disponível em: https://www.capitaldopantanal.com.br/geral/analise-aponta-alto-nivel-de-poluicao-no-rio-paraguai/522506/

(Hany, 2005; Lamoso, 2012). Isso abrange a retirada sistemática de cobertura vegetal, descarte de materiais químicos no Rio Paraguai.

NOTAS CONCLUSIVAS

Se antes, o sítio urbano e relativo distanciamento dos grandes centros econômicos determinavam a dinâmica intraurbana e geoeconômica de Corumbá, atualmente, a cidade longe de algum insulamento geográfico, tem cada vez mais ampliada suas redes de relações interespaciais, resultando no aumento das atividades terciárias e dos fluxos de pessoas e mercadorias que passam na sua fronteira com a Bolívia.

Não obstante, os efeitos da expansão do tecido urbano que emerge a jusante destes processos geoeconômicos, também tornaram mais agudos os desequilíbrios e diferenciações socioespaciais. Além disso, se somam problemas pretéritos na cidade, como o arruinamento de edificações antigas colocando em risco seu patrimônio histórico e turístico.

Porém, o que torna o caso de Corumbá bastante significativo, é a importância da cidade para o bioma pantaneiro, uma vez que seu município abrange a maior parte deste bioma, tendo impacto direto no ordenamento territorial e manejo do pantanal.

Neste sentido, este estudo destaca que os efeitos da expansão urbana e sua dinâmica econômica e habitacional, ampliam e aceleram impactos no Pantanal. Na planície, por exemplo, a morte de animais silvestres, remoção da cobertura vegetal e presença humana cada vez maior nas áreas até então isoladas do pantanal. Na orla fluvial, a contaminação sólida e química do Rio Paraguai e ocupações nas suas margens, que além de degradar a paisagem natural, afugentam animais silvestres, poluem o ecossistema aquático e perturba as atividades das populações tradicionais.

REFERÊNCIAS

ABDON, M. SILVA, J. Delimitação do Pantanal Brasileiro e suas sub-regiões. Pesquisa Agropecuária Brasileira, v. 33, n. 10, p. 1703–1711, 1998.

AQUINO, L. B. C. de; PADOVANI, C. R. Evolução do Desmatamento no Planalto de Corumbá pela Análise de Imagens de Satélite. **Boletim de Pesquisa e Desenvolvimento. ISSN 1517-1981**, Corumbá/MS, n. 62, 2005.

BARROS, M. C. L. Os bolivianos do lado de cá :além do limite, a produção de fronteiras na cidade de Corumbá-MS. Porto Alegre, RS: TotalBooks (Coleção PPGG-UFGD), 2022.

BATISTA, L. P. da S. Redes de transporte de mercadorias e fronteira: a logística nas cidades gêmeas de Corumbá (Brasil)e Porto Suárez (Bolívia). **Revista Transporte y Territorio**, n. 9, 2013, p. 141-159.

BRENNER, N. Reestruturação, Reescalonamento e a Questão Urbana. **GEOUSP Espaço e Tempo (Online)**, *[S. l.]*, v. 17, n. 1, p. 198-220, 2013. DOI: 10.11606/issn.2179 – 0892.geousp.2013.7431.

BRITO-HENRIQUES, Eduardo. Arruinamento e regeneração do espaço edificado na metrópole do século XXI: o caso de Lisboa. **EURE (Santiago)**, Santiago/Chile, v. 43, n. 128, p. 251-272, enero 2017 .

CAPEL, H. Continuar y superar a Milton Santos. **Anales del ciudadano, la globalización y la geografía. Homenaje a Milton Santos. Scripta Nova: Revista electrónica de geografía y ciencias sociales**, Barcelona/Espanha: Universidad de Barcelona, vol. VI, n. 124, 30 de septiembre de 2002.

CORRÊA. R. L. Diferenciação sócio-espacial, escalas e práticas espaciais. **Revista Cidades**, v.4, n.6, 2007, p. 62-72.

COUTO, E. M. J. .; ELIAS, D. . Evolução do Comércio e dos Serviços em uma Cidade Média no Brasil. **Revista GeoUECE**, *[S. l.]*, v. 4, n. 7, p. 09–35, 2021.

CUNHA, N. G. **Solos calcimórficos de Corumbá:** Circular Técnica N° 18, 34. Corumbá/MS: Embrapa – Centro de Pesquisa Agropecuária do Pantanal. 1985. Disponível em:

FACCIN, A. C. T. M. O Complexo Soja e o Quadro Natural de Mato Grosso do Sul: Características Naturais e Centralidade do Cultivo. **Geoambiente On-line**, Goiânia/GO, n. 31, 2018. DOI: 10.5216/revgeoamb.v0i31.54934.

GEORGE, P. **Geografia urbana**. São Paulo/SP: Difel, 1983.

HANY, F. E. S. **Corumbá, Pantanal de Mato Grosso do Sul**: periferia ou espaço central? 2005. Dissertação de Mestrado (Mestrado em Estudos Populacionais e Pesquisas Sociais). Programa de Pós-Graduação Escola Nacional de Ciências Estatísticas – ENCE/IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, Rio de Janeiro.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Classificação de Atividades Econômicas:** Subclasses para Uso da Administração Pública (CNAE**).** Rio de Janeiro/RJ: IBGE/CONCLA**,** 2022. Disponível em https://concla.ibge.gov.br/. Acesso em 12 abr. 2022.

ISQUIERDO, S, W, G. O relevo do sítio urbano de Corumbá. **Anais do VI Seminário Latino Americano de Geografia Física e II Seminário Ibero Americano de Geografia Física**, Coimbra/Portugal, Universidade de Coimbra,, 2010.

JESUS, S. (Org). **Defesa e Fronteiras: novos estudos e perspectivas temáticas.** Belo Horizonte: Editora Dialética, 2020, ISBN: 9786558770176.

ITO, C. A. **Corumbá:** O Espaço da Cidade Através dos Tempos. Campo Grande/MS: UFMS, 2000.

LAMOSO, L. P. Reflexões sobre a Corumbá do início do século XXI. *In:* MORETTI, E. C.; BANDUCCI JUNIOR, A. (Org.). **Pantanal:** territorialidades, culturas e diversidade. Campo Grande/MS: Editora UFMS, 2012, v. 1, p. 145-176

LEFEBVRE, H**. La producción del espacio.** Tradução e Introdução de Emilio Martinez Gutiérrez. Madrid/Espanha: Editora Capitain Swing (Col. Entrelíneas), [1974] 2013.

MATIAS , S. da S. Considerações sobre a questão da vulnerabilidade ambiental na cidade de Corumbá-MS. Orientador: Prof. Dr. André Geraldo Berezuk. 2014. 80 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Programa de pós-graduação em Geografia da Faculdade de Ciências Humanas da Universidade Federal da Grande Dourados, Dourados/MS, 2014.

MORAES, A. S. *et al.* Embrapa Pantanal: 25 anos de pesquisas em prol da conservação do pantanal. **Anais do III Simpósio sobre recursos naturais e socioeconômicos do Pantanal: Os desafios do novo milênio**. Corumbá/MS, 2000.

MORETTI, E. C.; BANDUCCI JUNIOR, A. (Org.). **Pantanal:** territorialidades, culturas e diversidade. Campo Grande/MS: Editora UFMS, 2012.

OLIVEIRA, M. D. de; CALHEIROS, D. F.; SANTOS, M. B. F.; COSTA, M. S. **Qualidade da água em corpos d'água urbanos das cidades de Corumbá e Ladário e no Rio Paraguai, MS:** Circular/técnica n°36. Corumbá/MS: Embrapa – Centro de Pesquisa Agropecuária do Pantanal, 2002.

OLIVEIRA, T.C.M. & ESSELIN, P.M. L. Localizando as condições pretéritas e as relações correntes na complexa fronteira Brasil-Bolívia. **Geosul**, Florianópolis/SC, v. 30, n. 60, p 125-163, jul./dez. 2015.

PEREIRA, J. G. **O patrimônio ambiental urbano de Corumbá-MS**: identidade e planejamento. Orientador: Prof. Dr. Eduardo Abdo Yazigi. 2007. Tese (Doutorado em Ciências Humanas: Geografia) – Programa de Pós – graduação em Geografia Humana da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, São Paulo/SP, 2007.

PEREIRA, L. E. ; PEREIRA, J. G. Identificação e análise das áreas de vulnerabilidade Ambiental da Cidade de Corumbá (MS). **Revista Geografia**, Londrina/PR, v, 21, n.1, p, 085 – 101, jan./abr., 2012.

QUEIROZ, P. R. C. A navegação na bacia do Paraná e a integração do antigo sul de Mato Grosso ao mercado nacional. **História Econômica & História de Empresas**, v. 7, n. 1, 20 jul. 2012.

RAMOS, E. C.. Productive restructurations in Corumbá-Ms in the Pantanal region. **Mercator**, Fortaleza/CE, v. 21, feb. 2022. ISSN 1984-2201.

SALIS, S. M. *et al.* Fitossociologia de remanescentes de floresta estacional decidual em Corumbá, Estado do Mato Grosso do Sul, Brasil. **Brasil. Revista Brasileira Botânica**, v. 27, n. 4, p. 671–684, out. 2004.

SANTOS, M. **A natureza do espaço:** técnica e tempo, razão e emoção. 4.a. ed. São Paulo/SP: Editora da Universidade de São Paulo, 2006.

SILVA , J. dos S. V. da; ABDON, M. de M. Delimitação do Pantanal Brasileiro e suas sub-regiões. **Pesquisa Agropecuária Brasileira** , Brasília/DF, v. 33, n. especial, p. 1703-1711, 1998.

SOJA, E. **Postmetropolis:** critical studies of cities and regions. Los Angeles/USA: Blackwell Publishining, 2002.

SOKEN, D. S. O comércio popular transfronteiriço. *In:* JESUS, S. (Org). Defesa e Fronteiras: novos estudos e perspectivas temáticas. Belo Horizonte: Editora Dialética, 2020, ISBN: 9786558770176. p. 53-73.

SPOSITO , M. E. B. (org.). **Textos e Contextos para a Leitura Geográfica de uma Cidade Média**. Presidente Prudente/SP: Pós-graduação em Geografia da FCT/UNESP, 2001. ISBN 9788590213314.

SPOSITO , M. E. B. Novas formas comerciais e redefinição da centralidade intraurbana. *In*: SPOSITO , M. E. B. (org.). **Textos e Contextos para a Leitura Geográfica de uma Cidade Média**. Presidente Prudente/SP: Pós-graduação em Geografia da FCT/UNESP, 2001. ISBN 9788590213314.

SPOSITO , M. E. B. Reestruturação urbana e segregação socioespacial no interior paulista. **Scripta Nova**: revista electrónica de geografía y ciencias sociales. ISSN: 1138-9788., Barcelona/ Espanha, v. 11, n. 245, 2007WACQUANT, L. A estigmatização territorial na idade da marginalidade avançada. Sociologia: Problemas e Práticas, n. 16, p. 25–39, 2006.

SOBRE O AUTOR

ÉLVIS MADUREIRA RAMOS – Possui graduação em Licenciatura e Bacharelado em Geografia pela Universidade do Sagrado Coração em 1999 (USC). Mestrado em Educação para Ciência pela Universidade Estadual Paulista (FC/UNESP) em 2005. Professor Efetivo da Secretária de Educação do Estado de São Paulo entre 1999-2019. Doutorado em Geografia pela Universidade Estadual Paulista (FCT/UNESP) em 2017. Professor Adjunto e Pesquisador em Dedicação Exclusiva da Universidade Federal do Mato Grosso do Sul (UFMS). Pesquisador do Laboratório de Dinâmicas Espaciais (LADINE/UFMS/CPAN). Temas de pesquisas: Teoria e Método em Geografia; Teoria socioespacial; Geografia Urbana e Social; Etnogeografia; Microculturas juvenis na Periferia Urbana; Ensino de Geografia e suas Linguagens; Alfabetização Geográfica; Estética e Geografia.

E-mail: elvis.ramos@ufms.br