

**“CAMINHOS” QUE LEVARAM PARA A ZONA DE FRONTEIRA
BRASIL/BOLÍVIA: UMA REFLEXÃO SOBRE A GEOPOLÍTICA
E OS ESTREITAMENTOS ESTATAIS QUE APROXIMARAM
BOLIVIANOS E BRASILEIROS NO “LIMITE” DO MATO
GROSSO DO SUL E DA PROVÍNCIA DE GERMÁN BUSCH**

*“WAYS” THAT TOOK FOR BORDER AREA BRAZIL / BOLIVIA:
A REFLECTION ON GEOPOLITICS AND STATE NARROWS
THAT APPROACHED BOLIVIAN AND THE BRAZILIAN IN THE
“BOUNDARY” OF MATO GROSSO SUL STATE AND GERMÁN
BUSCH PROVINCE*

*“CAMINOS” QUE CONDUCEN PARA LA ZONA FRONTERIZA
BRASIL/BOLIVIA: UMA REFLEXIÓN SOBRE LA GEOPOLÍTICA
Y LOS ESTRECHAMIENTO QUE ACERCARAM BOLIVIANOS E
BRASILEÑOS EM LA “MARGEN” DE MATO GROSSO DO SUL Y DE
LA PROVINCIA DE GERMÁN BUSCH*

Roberto Mauro da Silva Fernandes
Universidade Federal da Grande Dourados
E-mail: roberto_mauro.78@hotmail.com

Resumo: Este artigo tem como objetivo analisar algumas das nuances do relacionamento entre Brasil e Bolívia ao longo do século XIX e XX. Seus estreitamentos produziram fortes vínculos entre as cidades que compõem a Zona de Fronteira Brasil/Bolívia, localizada respectivamente no estado de Mato Grosso do Sul e no Departamento de Santa Cruz. Demonstraremos como as práticas geopolíticas (relacionadas ao setor de transportes) dos mencionados Estados aproximaram *as gentes* da região fronteiriça em referência.

Palavras-chave: Brasil/Bolívia; Geopolítica; relações de fronteira; transportes; diplomacia.

Abstract: The purpose of this article is to analyze the relationship between Brazil and Bolivia throughout the twentieth and twenty-first centuries. Strong ties among the cities that compose the Brazil/Bolivia border area, located respectively in the state of Mato Grosso do Sul and Santa Cruz Department, were produced as a result of the narrowings between the two countries. We demonstrate how the geopolitical practices (associated to the transportation sector) of these States approached the people of the border region in question.

Keywords: Brazil/Bolivia; Geopolitical; border relations; transport; diplomacy.

Resumen: Este artículo tiene como objetivo analizar algunos de los matices de la relación entre Brasil y Bolivia durante el siglo XIX y XX. La relación histórica entre los dos países produce fuertes lazos entre ciudades situadas actualmente en la zona del Brasil / Bolivia, respectivamente, ubicada en el estado de Mato Grosso do Sul y en el Departamento de Santa Cruz. Demostramos cómo las prácticas geopolíticas (relacionadas con el sector del transporte) de dichos Estados se acercaron a los habitantes de la región fronteriza en cuestión.

Palabras clave: Brasil/Bolivia; Geopolítica; relaciones fronterizas; transporte; diplomacia.

INTRODUÇÃO

Brasil e Bolívia possuem um histórico relacionamento que advém desde a primeira metade do século XIX. A anexação da Província de Chiquitos (Bolívia) a Mato Grosso, em 1825, foi o episódio que inaugurou seus estreitamentos (GARCIA, 2009, GOES FILHO, 2013). As aproximações e desentendimentos entre os mencionados Estados²⁴ adentraram pelo século XIX, ora pautados na questão da livre navegação dos rios platinos e amazônicos ora por temas que envolviam os limites territoriais. No século XX, o *sonho* de materializar um “caminho” bioceânico para acessar as águas do Pacífico transformou a Bolívia no “território”²⁵ a ser *conquistado*, no objeto de desejo do Estado brasileiro.

Com base em tal pressuposto, Brasil e Bolívia criaram um núcleo de permanências nas relações bilaterais, articulando-se no interior de uma diplomacia econômica com tendência a cooperação. Esta que culminou numa série de acordos cujos conteúdos estiveram circunscritos a resolução de problemas de infraestrutura de transportes, ao comércio do petróleo e, especialmente, as políticas destinadas à fronteira (SOUZA, 2004, p. 13). Destarte, esses estreitamentos incidiram diretamente na Zona de Fronteira Brasil/Bolívia, localizada respectivamente no estado de Mato Grosso do Sul (Brasil) e na Província de Germán Busch (vinculada ao Departamento de Santa Cruz).

Dito isso, a Zona de Fronteira é composta pelas faixas territoriais de cada lado do limite internacional, caracterizada “[...] por interações que criam um *meio geográfico* próprio de fronteira, somente perceptível na escala local/regional das interações transfronteiriças” (BRASIL, 2005, p. 152). A partir dessa inferência, o meio geográfico que melhor a representa seria aquele formado pelas cidades-gêmeas.

Recentemente, o Ministério da Integração Nacional, por meio da Portaria nº 125, de 21 de março de 2014, estabeleceu um conceito oficial acerca das cidades-gêmeas. Segundo o artigo 1º da normativa, cidades-gêmeas são aqueles municípios cortados pela linha de fronteira, seca ou fluvial, articulada ou não por obra de infraestrutura, conurbada ou semi-conurbada com localidade de país vizinho que apresentem grande potencial de integração

24 Alusão ao Estado na sua concepção jurídica, isto é, como associação humana que formou um povo, se estabeleceu em um território e que dispõe de uma autoridade estatal.

25 Nesse caso, referimo-nos ao aspecto jurídico, que nos leva a pensar em limites administrativos. Ao nos reportarmos ao “território” nesta concepção, sempre o faremos com aspas. Quando utilizarmos território sem aspas, estaremos aludindo ao meio geográfico dotado de relações de poder.

econômica, cultural e manifestações “condensadas” dos problemas característicos da fronteira. Oficialmente são trinta as cidades classificadas como “gêmeas” ao longo da Faixa de Fronteira brasileira.²⁶

A Zona de Fronteira Brasil/Bolívia (Mato Grosso do Sul/Província de Germán Busch) é composta pelas cidades brasileiras de Corumbá/MS e Ladário/MS, bem como, por Puerto Quijarro (seu distrito Arroyo Concepción) e Puerto Suárez, urbes do Estado Plurinacional da Bolívia.²⁷

Tais localidades enquadram-se como cidades-gêmeas e são caracterizadas por significativos intercâmbios nas áreas de educação, saúde, segurança, lazer e, sobretudo, no comércio.²⁸ Essas interações são decorrentes das restrições entre os governos de Brasil e Bolívia ao longo do século XIX e XX. As territorialidades engendradas por esses relacionamentos foram fundamentais para o desenvolvimento das dinâmicas sociais que atualmente desenrolam-se naquela zona fronteiriça.

Desta maneira, o nosso objetivo é refletir acerca dos discursos e práticas geopolíticas²⁹ (precipuamente àquelas destinadas ao setor de comunicação e transportes) que no decorrer do século XIX e XX possibilitaram o aproxinamento das gentes que vivem e convivem nas urbes da Zona de Fronteira Brasil/Bolívia em referência.

Os acordos firmados entre Bolívia e Brasil proporcionaram “deslizamentos” ultrapassantes às “linhas” estatais oficiais. A título de exemplo, os cidadãos bolivianos atuam profissionalmente (principalmente nas feiras livres) em Corumbá/MS e Ladário/MS, de igual modo, os centros comerciais instalados nos municípios bolivianos são assídua e cotidianamente frequentados por consumidores brasileiros.

Para obtenção do que nos propomos a fazer, utilizamos levantamento bibliográfico em livros, leis, decretos, periódicos, anais de seminários e congressos, revistas especializadas e publicações de grupos de estudos que atuam em pesquisas sobre áreas fronteiriças, fronteiras, fluxos migratórios em áreas de fronteira, direito internacional, política externa, geopolítica, integração econômica regional e comércio internacional, enfim, temáticas atinentes ao contexto dos objetivos da discussão.

26 Está entabulado no artigo 20º da Constituição de 1988 que a faixa de até 150 km de largura, ao longo das fronteiras terrestres, designada como faixa de fronteira, é de extrema importância para defesa do território nacional, sendo sua ocupação e utilização reguladas em lei. Portanto, Faixa de Fronteira não é sinônimo de Zona de Fronteira.

27 Na linha de fronteira Brasil/Bolívia encontram-se três Zonas de Fronteiras, formadas por oito cidades-gêmeas. Além daquelas que estão localizadas em Mato Grosso do Sul/Província de Germán Busch, as demais são: Brasiléia/AC – Cobija (Departamento de Pando), Guajará-Mirim/RO – Guayaramerin (Departamento de Beni).

28 Naquela Zona de Fronteira Brasil/Bolívia circulam aproximadamente 150 mil pessoas. Segundo os resultados do censo 2010, realizado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatísticas (IBGE), a cidade de Corumbá/MS possui 103.703 habitantes, Ladário/MS 19.617 habitantes e segundo o Instituto Nacional de Estatísticas da Bolívia, as cidades bolivianas juntas apresentam uma população de 33.000 habitantes.

29 A Geopolítica prática consiste nas ações promovidas por diferentes sujeitos, envolvendo a produção e estruturação de um arranjo territorial. Essas intervenções são resultantes da Geopolítica Formal que seria a responsável pelos conceitos e ideias (bem como dos discursos geopolíticos) que elaboradas por intelectuais, pesquisadores e grupos de estudos, justificam e legitimam as ações da primeira.

Além desta introdução, o artigo contém outras quatro seções. A segunda seção apresenta uma reflexão sobre o relacionamento de Brasil e Bolívia a partir da segunda metade do século XIX, as discussões são a respeito da navegação dos rios platinos e amazônicos. Na terceira, a materialização dos corredores de exportação é o foco. No seccionamento seguinte advogaremos a respeito dos desdobramentos do longo relacionamento entre os mencionados Estados na Zona de Fronteira Brasil/Bolívia (Mato Grosso do Sul/Província de Gérman Busch). Especificamente, versaremos acerca dos processos de “cooptação” entre as cidade que a estruturam. No quarto segmento apresentaremos nossas considerações finais.

DOS RIOS ÀS ARTÉRIAS LESTE-OESTE: BRASIL E BOLÍVIA “EM DIREÇÃO” À FRONTEIRA

A partir da segunda metade do século XIX o governo Imperial brasileiro passou a conceber a posição geográfica da Bolívia como um fator de extrema importância para a ligação das Bacias do Prata e Amazônica, como também, percebeu na política externa do Estado boliviano diretrizes que tinham como escopo a busca por uma saída marítima para vincular-se com as rotas internacionais de comércio. O Governo Imperial então voltou-se para a nação andina, compreendendo-a como zona nodal da América do Sul, “cercada” por Estados em formação (Confederação Argentina, Paraguai, Chile e Peru), sujeita a pressões, não podendo, portanto, ficar isolada (XAVIER, 2006, p. 92).

Este posicionamento possibilitou divergências entre os Estados brasileiro e boliviano, sobretudo, porque a Bolívia tentava mitigar os efeitos de sua condição mediterrânea por meio de acordos e do apoio a nações que possuíam interesses na América do Sul (a exemplo dos Estados Unidos). Em contrapartida, o Governo Imperial brasileiro criava obstáculos a fim de impedir, sob o escudo da Bolívia, que outras nações estrangeiras se introduzissem em suas possessões.

Nos anos de 1850, as restrições entre Brasil e Bolívia envolveram, precipuamente, a livre navegação dos rios Amazônicos e Platinos e a demarcação de limites “territoriais”. Questões que se acirraram no decorrer do século, pois o Estado brasileiro praticava uma política de potência regional na sua relação com os Estados sul-americanos em formação. As suas condições domésticas já estavam estáveis, permitindo-lhe à implementação de uma política externa mais agressiva (BANDEIRA MONIZ, 1985).

Todavia, a política externa brasileira “[...] requeria certa habilidade, porque algumas das metas estabelecidas se chocavam com desígnios poderosos das nações dominantes” (XAVIER, 2006, p. 96). Afinal, era uma época de expansão da Revolução Industrial pela Europa e Estados Unidos, marcada pela acirrada busca imperialista por mercados, pelo aparecimento da navegação moderna e construção de estradas de ferro, como também, um período no qual a concorrência internacional produzia conflitos comerciais, alfandegários e, especialmente, bélicos.

Por outro lado, a Bolívia que priorizou a demarcação de seus limites “territoriais” (Bacia Platina e/ou Amazônica), tinha como objetivo pleitear com nações ribeirinhas à abertura dos rios à livre navegação. Assim, ao vislumbrar a navegação nos rios amazônicos, almejava também uma expansão

para a porção leste de seu “território” (atual Oriente Boliviano),³⁰ isto é, “rumava-se” em direção a Província de Mato Grosso.³¹ Lidia de Oliveira Xavier, analisando essa problemática, assevera que:

A partir de 1859 e no decorrer da década de 60, a preocupação se acentua com a fronteira, tanto do governo Imperial como do governo provincial de Mato Grosso, especialmente no tocante a localidade fronteiriça boliviana denominada San Mathias, distante 80 km da localidade brasileira de Vila Maria (atual Cáceres, Mato Grosso). A preocupação de que pudesse ocorrer uma agressão armada por parte da Bolívia, fez parte das comunicações trocadas durante esses anos (XAVIER, 2006, p. 110).

As áreas de fronteira com a Bolívia transformaram-se numa das principais fontes de preocupações para o governo Imperial brasileiro. A projeção da nação andina sentido a Mato Grosso, de igual modo, trouxe inquietações ao Brasil quanto ao eixo platino. Caso a Bolívia conseguisse a posse do Chaco Boreal,³² por exemplo, teria pleno acesso ao rio Paraguai e a Bacia Platina, passando a deter um importante peso nos negócios na região do Prata, esta que era estratégica para o governo brasileiro.

As pretensões do Estado boliviano ficaram evidentes aos “olhos” do governo Imperial brasileiro com a mudança do quadro intrarregional sem as articulações de Juan Manuel Rosas no comando da Confederação Argentina.³³ As aspirações do governo boliviano se fortaleceram sob o comando de Manuel Isidoro Belzu (1848-55) que “[...] tendo a livre navegação como ponto fulcral, aproveitou esta conjuntura para deixar clara sua posição e direito na navegação dos rios da Prata, da mesma forma se direcionou para o Amazonas” (XAVIER, 2006, p. 96).

Os anelos do Estado boliviano no contexto regional confirmaram-se ao Brasil no ano de 1852, quando apresentou uma nota de protesto ao governo de Buenos Aires, após este assinar com o Paraguai um Tratado de Navegação, Comércio e Limites. A asseveração pedia

30 A Bolívia está subdividida em nove Departamentos, seis estão localizados na porção ocidental do “território”: Chuquisaca, Cochabamba, La Paz, Oruro, Potosi e Tajira. O Oriente boliviano é formado pelos Departamentos de Pando, Beni e Santa Cruz. Todos fronteiriços com o Brasil. A fronteira do Brasil com a Bolívia tem uma extensão de 3.423, 2 km.

31 Província de Mato Grosso, que no século XIX, abrangia o “território” dos atuais estados (Unidades Federativas) de Mato Grosso e Mato Grosso do Sul, ambos fazem fronteira com a Bolívia. No século XX a província ganhou a condição de unidade federativa e na década de setenta, o estado de Mato Grosso foi “divido”, para ser mais específico, a partir de 1978, passou a existir o estado de Mato Grosso, cuja capital é a cidade de Cuiabá/MT, e Mato Grosso do Sul, com capital em Campo Grande/MS.

32 O Chaco Boreal atualmente abrange terras da Bolívia, Paraguai e Brasil. O Chaco boliviano é um sistema biótico que cinge aproximadamente a metade leste do Departamento de Tarija, parte do Departamento de Chuquisaca e o sul do Departamento de Santa Cruz, bem como é área de transição para a Amazônia na região das planícies de Chiquitos ou Chiquitania (parte nordeste do Chaco Boreal). O Chaco paraguaio cobre todo o Paraguai Ocidental, incluindo a porção de “terra” que pertencia à Bolívia, anexados ao seu “território” em decorrência da Guerra do Chaco (1932-35). No Brasil, o Chaco Boreal envolve o pantanal sul-mato-grossense (no interior do município de Corumbá/MS) a parte oeste/sudoeste do estado de Mato Grosso, setores fronteiriços com as planícies de Chiquitos.

33 Juan Manuel Rosas foi deposto do governo da Confederação Argentina em 1852 em decorrência da chamada *Guerra do Prata*, travada em solo uruguaio, nas águas do rio da Prata e nordeste do “território” argentino entre agosto de 1851 a fevereiro de 1852. O episódio está relacionado à longa disputa entre a Confederação Argentina e o governo Imperial brasileiro pela influência no Uruguai e domínio político na Bacia do Prata. As forças de Rosa foram derrotadas por uma coalizão formada por Império do Brasil, governo do Uruguai e pelas províncias rebeldes argentinas de Entre Rios e Corrientes.

à sua inclusão como nação ribeirinha do rio Paraguai, reivindicação que estava relacionada aos seus interesses no Chaco Boreal. Consoante a Estevão Leitão de Carvalho: “[...] as pretensões da Bolívia estendiam-se, na margem direita do rio Paraguai, entre a Baía Negra e o Jaurú, isto é, ao trecho da costa fluvial pertencente ao Brasil, reconhecido, indevidamente, naquele tratado, como paraguaio” (CARVALHO, 1958, p. 32).

Sendo a área reivindicada pertencente ao Brasil, mais do que depressa, o governo Imperial, em nota de 26 de agosto do mesmo ano, protestou junto ao governo da Confederação Argentina. A protesta aludia contra algumas disposições do Tratado entre Argentina e Paraguai, que se fossem executadas poderiam talvez ofender interesses e direitos do Estado brasileiro. Entre as disposições:

[...] estava a concernente ao reconhecimento da soberania do Paraguai sobre o rio do mesmo nome, de margem a margem, até a confluência com o Paraná. E, reportando-se ao protesto da Bolívia, baseado na presunção de que era ribeirinha do rio Paraguai, pela costa ocidental, entre os graus 20 e 22, declarava o nosso representante em Buenos Aires não poder ser ela assim considerada, enquanto o governo do Brasil, em resultado de negociações pendentes lhe não cedesse uma parte da costa, naquele trecho do rio (CARVALHO, 1958, p. 33).

Ademais, a nota do governo Imperial brasileiro posicionava contra as asserções e protesto do Sr. Encarregado de Negócios da Bolívia, “[...] mas também contra qualquer ato pelo qual o Governo desta República seja considerado ribeirinho do Paraguai, com prejuízo, e sem respeito aos direitos e interesses do Brasil” (CARVALHO, 1958, p. 33-34). Estava assim instalada uma tensão diplomática entre Brasil e Bolívia, já que o protesto do governo brasileiro rechaçava as pretensões bolivianas na Bacia do Prata, posteriormente refletindo na questão concernente a livre navegação nos rios da Bacia Amazônica em “território” brasileiro.

Apesar da obstante brasileira frente às reivindicações “territoriais” bolivianas sobre o Chaco Boreal (que dava acesso aos rios do Prata), em 1853 o Ministério da Relações Exteriores da Bolívia, através de decreto presidencial, declarou as nações estrangeiras que estavam “[...] libres para el comercio y navegación mercante de todas las naciones del globo, las aguas de los ríos navegables, que fluyendo por el territorio de la Nación, desembocan en el Amazonas y el Paraguay” (COELHO, 1992, p. 85).

Logo após a publicação do edito, a Bolívia firmou em 1853 um convênio com os Estados Unidos permitindo-lhes a livre navegação em seus rios. Aparentemente, a realização desse acordo tem como fator básico o descontentamento da nação andina em relação ao Brasil, que rechaçara suas tentativas de expansão pelo Chaco Boreal, assim como, os seus interesses regionais. Destarte, a partir do “território” boliviano, por via de sua rede hidrográfica, embarcações norte-americanas teriam acesso às fronteiras brasileiras da Amazônia. A resposta brasileira “[...] logo depois desse acordo, foi vedar a navegação do Amazonas, até aos próprios barcos bolivianos, suspeitando de que os norte-americanos se acobertassem sob sua bandeira” (XAVIER, 2006, p. 96).

O governo Imperial brasileiro ao decretar o “fechamento” das vias amazônicas, além de isolar os países ribeirinhos (Bolívia e Peru) quanto à saída para o Atlântico, também

contrariou as pretensões de três potências, França, Grã-Bretanha e Estados Unidos³⁴. O temor de perder o Vale do Amazonas para potências estrangeiras, sobretudo, para os norte-americanos, deixou o Estado brasileiro numa posição contraditória e difícil ao negar ao norte o direito pela qual lutava ao sul (inclusive recorrendo às armas contra o governo de Rosas). Posição dual que permitia pressões diplomáticas norte-americanas.

As pressões estadunidenses para a abertura dos rios amazônicos somente surtiram efeito em meados da década de sessenta do século XIX, quando o governo Imperial brasileiro resolveu liberar a navegação nos rios da Bacia Amazônica. Luiz Alberto Muniz Bandeira é categórico ao afirmar que o governo Imperial:

[...] só a franqueou ao tráfego internacional, em 1866, porque ao enfrentar o Paraguai, receou que as Repúblicas do Pacífico entrassem no conflito [Guerra do Paraguai], instigadas pelos norte-americanos e/ou ingleses, que dominavam já vastas extensões daquela rede fluvial nos territórios do Equador e do Peru (BANDEIRA MONIZ, 1985, p.143).

A Bolívia, igualmente, obteve acesso aos rios da Bacia Amazônica no ano de 1866, momento em que também iniciou negociações sobre os seus limites “territoriais” com o Brasil. A resolução definitiva da sua contenda com o governo Imperial brasileiro aconteceria com o Tratado de Amizade, Limites, Navegação, Comércio e Extradicação (Tratado Ayacucho), de 27 de março de 1867, que concomitantemente, resolveu as questões relativas aos limites entre os dois países, franqueou navegação do Amazonas e do Madeira e evitou, de uma forma mais acintosa, a participação do governo do presidente boliviano Marian Melgarejo na Guerra do Paraguai (1864-70) em favor de Solano López (PEREIRA, 2007, p. 186).

Sobre a última questão, aparentemente, López recebeu armas do complexo industrial norte-americano por intermédio de Marian Melgarejo que utilizava o porto de Corumbá/MS para prover as tropas paraguaias (a cidade estava inserida no trajeto Nova York-Panamá-Lima-Corumbá/MS), bem como, chegou a oferecer uma coluna de 12 mil soldados bolivianos ao presidente paraguaio. Tais sinalizações estavam relacionadas às suas tentativas de recuperar os direitos e “territórios” que foram negados, por parte do Brasil, a Bolívia (BANDEIRA MONIZ, 1985, p.127).

Observa-se que a relação Paraguai/Estados Unidos durante o conflito³⁵ estava sendo alicerçada com a conivência do governo boliviano. O envolvimento deste deu-se em consequência das desgastadas relações com o Estado brasileiro, devido às celeumas e tensões acerca da livre navegação na Bacia Amazônica e Platina, que conseqüentemente ensejaram sua aproximação do governo norte-americano. Portanto, é o Tratado Ayacucho firmado em 1867 com o Brasil que garantiu a neutralidade do Estado boliviano frente às hostilidades da

34 Destaca-se que em 1844, o Governo Imperial do Brasil já havia impedido a navegação pelo Madeira-Mamoré aos navios de uma companhia francesa, concessionária da Bolívia.

35 O envolvimento estadunidense com o governo paraguaio durante a Guerra da Tríplice Aliança não se resumiu a compra de petrechos bélicos. O serviço secreto do governo Imperial brasileiro “[...] interceptara um documento, em que Charles A. Washburn, ministro norte-americano em Assunção, prometia ajuda ao Paraguai, para combater o Brasil” (BANDEIRA MONIZ, 1985).

Guerra do Paraguai, o que também implicou no fim da utilização do seu “território” como escoadouro de equipamentos bélicos.

Mediante a tais conjunturas, a Bolívia tornou-se um “território” estratégico para o Brasil, era preciso dela se aproximar, transformando-a em aliada. Logo, a preocupação com a possível expansão do Estado boliviano rumo às áreas de fronteira do Brasil, sobretudo, em relação a Mato Grosso (com vias de comunicações mais acessíveis e populações numericamente mais relevantes que as fronteiras Amazônicas), proporcionou um processo de polarização da Bolívia para o Brasil e vice-versa.

Com o Tratado de Ayacucho ambos os Estados passaram a discutir temas concernentes à fronteira oeste do Brasil (leste da Bolívia), assuntos como a violação “territorial”, intercâmbio comercial, navegação fluvial, população, etc., não mais se baseando nos tratados coloniais. Para Lidia de Oliveira Xavier:

O tratado integrou oficialmente o espaço da fronteira oeste do país [Brasil], daí por diante o Estado Imperial ambicionava uma integração interna, material, econômica e cultural ao corpo da pátria. O fim da Guerra da Tríplice Aliança deixaria mais aguda a necessidade. Da mesma forma, os dirigentes bolivianos, também portadores das idéias de integração territorial e nacional, procuraram atuar em sua fronteira leste. Continuava a prevalecer a ideia de “sertão” e de “fronteras vacias” de um lado e outro, mas era inadiável a chegada do progresso para estas regiões. Para que pudessem usufruir do progresso, a elas deveriam ser levados os instrumentos modernos que as colocassem em sintonia com os centros de civilização (XAVIER, 2006, p. 121).

A província de Mato Grosso, como entidade político-administrativa situada na fronteira, passou a ser objeto de debates e de projetos que vislumbravam criar condições mais contundentes para a defesa do “território”. É preciso mais uma vez ressaltar que o Tratado de Ayacucho de 1867, fora assinado, dentre outros motivos, porque existia por parte do governo boliviano um interesse em participar da Guerra do Paraguai junto às forças de Solano Lopez. Havia assim, uma concepção estratégico-militar por parte do governo central e de Mato Grosso, de que para manter-se livre de invasões estrangeiras, sendo uma área tão vasta, pressupunha dotá-la de meios de transporte mais eficazes.

Havia também a convicção de que se tratava de um imenso “território” no qual abundavam riquezas e terras férteis a serem povoadas e exploradas. Tal crença existia em concomitância a problemas que obliteravam as aspirações de conduzir Mato Grosso ao “progresso” e a civilização, entre eles, a sujeição à navegação do rio Paraguai como o único vetor de ligação entre o Rio de Janeiro e mencionada Província³⁶. Dessa forma, era necessário para consecução desses objetivos, um requisito indispensável: o estabelecimento de meios de comunicação mais velozes e independentes de países estrangeiros.

Logo, a partir de 1870, quando se restabeleceu a navegação do rio Paraguai e ocorrera à reativação da economia na Província de Mato Grosso, reforçou-se o desejo das lideranças

36 No século XIX não havia como chegar e/ou sair da Província de Mato Grosso, via hidrovia, sem ter contato com águas “territoriais” paraguaias.

políticas em construir vias terrestres. Segundo os discursos, tais empreendimentos facilitariam as comunicações da província com o restante do país (GALETTI, 2000, p. 163). Tais enunciados ganhavam ênfase já que as primeiras ferrovias construídas, em outras partes do Brasil, começavam a demonstrar suas vantagens para o transporte de alto fluxo, deste modo, o trem passou a ser visto como o agente do “progresso”:

As ideias que alimentavam a nova busca de integração nacional estavam de acordo com a doutrina do progresso que [...] identificada à própria história e personificada na burguesia, serviu para justificar e tornar aceitáveis as profundas mudanças que estavam afastando as resistências e a elas contrapondo um futuro de prosperidade e de avanço contínuo. O desejo de pautar a história pela conquista de um progresso ininterrupto vinculava-se a uma confiança ilimitada na ciência e na técnica, encaradas como instrumentos para prosseguir nesse rumo (XAVIER, 2006, p. 121).

No Brasil as elites procuraram integrar-se ao movimento de expansão ferroviária. Para seus defensores, as estradas de ferro eram consideradas elementos fundamentais para unir politicamente o país (questão que desde o Primeiro Reinado brasileiro [1822-1831], preocupava os políticos).

No final do século XIX, os discursos sobre o “progresso” pregavam a necessidade de se colocar em prática medidas que garantissem a integridade “territorial”, pois a distância que separava as províncias mais centrais daquelas localizadas no interior isolava-as umas das outras, tornando-se um fator ameaçador à unidade política e a governabilidade, haja vista o afastamento entre as unidades administrativas ensejar ao governo central dificuldades para fazer sentir sua ação sobre todo o país (CASTRO, 1993, p.64-65).

Este cenário transformou a fronteira oeste brasileira em objeto de inúmeros estudos e projetos que visavam sua integração ao resto do país. Portanto, Província de Mato Grosso ganhou a atenção do governo Central pela sua condição de fronteira e porção do “território” brasileiro que frente ao espaço sul-americano estava sujeito às ameaças representadas pelos Estados vizinhos (XAVIER, 2006, p. 130).

Dessa forma, havia a necessidade de protegê-la e de comunicá-la de maneira mais eficiente com o centro. Afinal, tratava-se de uma área que esteve circunscrita em celeumas acerca da livre navegação e a pressões estrangeiras sobre os limites do Estado brasileiro, ou seja, da Bolívia, de outros Estados platinos, como também, de potências como os Estados Unidos.

Mediante tais pressupostos, em outubro de 1890, por meio de um Plano de Viação Geral, o governo brasileiro (já sob a alcunha de Governo Provisório da República dos Estados Unidos do Brasil) propôs vários traçados de ligação entre algumas regiões do Brasil e Mato Grosso:

Uma primeira ligação seria feita através daquela que dominaram artéria Leste-Oeste: uma ferrovia que, partindo de um ponto da Estrada de Ferro Central do Brasil, diretamente ligado ao Rio de Janeiro, fosse chegar até a fronteira com a Bolívia, passando por Goiás e Cuiabá. E assim, várias ligações foram propostas, como a via Paraná - Corumbá, que demonstrou o total desconhecimento de áreas imensas pelo governo federal (XAVIER, 2006, p. 130).

Desta estratégia originou-se o Decreto nº 862, de 16 de agosto de 1890 que tratava das comunicações das províncias³⁷ com a capital. De acordo com sua redação:

Considerando que, além de justo, é conveniente abrir as riquíssimas zonas de Goyaz e Matto Grosso ao commercio e á industria, trazendo-as ao convívio do progresso e alargando o campo de fecunda immigração que traz rapido e efficaz concurso á grandeza nacional [...]. Considerando que as grandes linhas de communicação norte-sul e este-oeste aproveitam ás vias fluviaes interiores, ás quaes póde ligar-se a viação de todos os Estados Unidos do Brazil (BRASIL, 1890, p. 1).

Ademais, o projeto tornava-se vital e imprescindível para “estretar os laços de relações politicas e commerciaes dos differentes Estados do Brazil entre si e com a Capital Federal” (BRASIL, 1890, p. 1). De acordo com Lidia Xavier, “Os dez anos, entre a década de 1890 e o início do novo século, foram pródigos em pedidos de concessão para ferrovias que tinham como destino Mato Grosso”. Bem como:

Tanto ao governo federal quanto ao estadual foram apresentadas uma série de propostas de construção de estradas de ferro, algumas para Cuiabá, mas a maior parte rumando em direção ao sul de Mato Grosso. No entanto, essa região teria que esperar mais alguns anos para a concretização de alguns desses projetos (XAVIER, 2006, p. 130).

Nos primeiros anos do século XX tais projetos foram consubstancializados, o sul de Mato Grosso, mais especificamente a localidade de Porto Esperança, distrito de Corumbá/MS³⁸, fronteira com a Bolívia, foi contemplada com uma estrada de ferro, a Noroeste do Brasil (NOB). Paulo Roberto Cimó Queiroz afirma que:

Essa ferrovia começou a ser construída em Bauru, em 1905, com o propósito de atingir Cuiabá, a capital do Estado de Mato Grosso; contudo, logo esse objetivo foi alterado, sendo definido novo ponto final: a cidade de Corumbá, no SMT [Sul de Mato Grosso]. Já em 1908 a construção foi iniciada também pela extremidade sul-mato-grossense – embora a partir do local denominado Porto Esperança, também situado às margens do rio Paraguai, mas muito a jusante de Corumbá.³⁹ Assim, o trecho Bauru – Porto Esperança foi dado por concluído em setembro de 1914 (QUEIROZ, 2008).

A cidade de Bauru já estava ligada a São Paulo e ao porto de Santos por via férrea, assim a noroeste (NOB) era vista como uma futura ferrovia transcontinental, “[...] que ligaria Santos ao porto de Arica ou ao de Antofagasta, no litoral do Pacífico” (QUEIROZ, 2008).

37 Oficialmente as Províncias tornaram-se Unidades Federativas (estados) somente a partir da Constituição de 1891.

38 O município de Corumbá/MS é o 11º em extensão “territorial” do Brasil e o maior em Mato Grosso do Sul e da Região Centro-Oeste, possui 64.960,863 km². Está localizado a 420 km da capital Campo Grande/MS. Além de Porto Esperança, Corumbá/MS possui mais cinco distritos: Forte Coimbra, Albuquerque, Nhecolândia, Paiaguás e Amolar.

39 O ramal Porto Esperança – Corumbá foi concluído somente na década de 1950.

A materialização da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil passou a coincidir com os interesses do Estado boliviano, cujo escopo era expandir suas relações para a porção leste do seu “território” (fronteira com o Brasil). A partir da década de 1880:

[...] surgiu um novo projeto de Estado, a elite mineira passou a controlá-lo diretamente, também, foi elaborada uma nova Constituição, reafirmando os princípios liberais. A partir de 1884 passou a controlar o poder a chamada Oligarquia Conservadora, período que tanto o Partido Liberal como o Conservador definiram suas linhas políticas e os sucessivos governos passaram a concentrar-se no projeto modernizador [...] No âmbito dessa política modernizadora teve início a construção de um ramal ferroviário vital, que ligava o porto chileno de Antofagasta à cidade de La Paz e dava à Bolívia o acesso ao mar pela primeira vez na história; estabelecendo o início da moderna rede ferroviária. Com o Brasil, foi assinado em 1882, o Tratado que constituiu o complemento da cláusula IX do Tratado de Ayacucho de 1867, pelo qual o Brasil se obrigou a conceder a Bolívia o uso de qualquer estrada de ferro que viesse a construir por si, ou por empresa particular, desde a primeira cachoeira na margem direita do rio Mamoré até a de Santo Antônio, no rio Madeira. Cinco anos depois foi assinado, entre os dois países o Tratado de Amizade, Comércio e Navegação. Procurou os officios do Brasil no sentido de solucionar seus problemas fronteiriços com o Paraguai, obtendo um apoio officioso (XAVIER, 2006, pp. 156-157).

Destacamos assim que os planos de projeção da Bolívia sobre contexto regional, nas duas décadas finais do século XIX, estavam em sintonia com a política externa brasileira no que dizia respeito a estreitamentos estatais por meio da instalação de infraestrutura (ferrovias). De um lado a Bolívia rumava em direção à fronteira oeste brasileira, de outro, as elites brasileiras passaram a vislumbrar os mercados do Pacífico, logo, a nação andina tornava-se “caminho”.

Na virada século XIX para o XX, as expressões mais destacadas da intelectualidade brasileira defendiam projetos de integração fronteiriça com a Bolívia. Entre os primeiros a se posicionar sobre o tema estava Euclides da Cunha. No livro *Peru versus Bolívia*, escrito como instrumento de defesa do Tratado de Petrópolis (1903), aludia ao papel singular da Bolívia no complexo sócio-geográfico-político da América do Sul (XAVIER, 2006, p. 176). De igual modo, em *À Margem da História*, alertava ao governo brasileiro sobre a expansão argentina rumo ao “território” boliviano:

[...] verifica-se que a Argentina [...] acaba de efetuar a mais notável de suas operações; e figuram-se de tal porte os seus efeitos, que é escusado o inquirir se ela entrou na República contérmina sobre uma via permanente impecável, ou inquinada dos vícios de um primeiro estabelecimento vertiginoso. Todo o ponto em que ela chega à Bolívia. Por imperfeita que seja a tração de uma linha, onde as vezes se chegou escandalosamente ao assentamento de dois km de trilhos e dormentes por dia, e embora se lhe dê a velocidade escassa de 35 Km por hora, o resultado final é este; vai-se, hoje, de Buenos Aires às terras bolivianas em dois dias e meio (CUNHA, 1995, p. 324).

Sendo assim, mediante a empreitada argentina, afirmava que na falta de êxito no projeto da estrada de ferro Madeira-Mamoré, o antagonismo brasileiro para contrapesar o imperialismo

ferroviário argentino “[...] delineia-se neste momento numa estrada de ferro, que se não desviará de uma diretriz intorcível e será a seção mais dilatada das transcontinentais sul-americanas. É a Noroeste do Brasil” (CUNHA, 1995, p. 327).

Euclides da Cunha ressaltava que o destino “intercontinental da Noroeste era inevitável e extraordinário” e mais:

Tudo concorre, destarte, para um entrelaçamento; e se, a exemplo dos argentinos e chilenos, firmarmos com a Bolívia os convênios indispensáveis a regulamentá-lo, ter-se-á assegurado à Noroeste do Brasil uma missão internacional que os melhores elementos propiciam (CUNHA, 1995, p. 333).

Tal aproximação com o Estado boliviano de igual maneira era vislumbrada pelos *policy makers* do governo brasileiro, que discutiam uma vindoura “rota do Pacífico” via “território” boliviano, o que seria indispensável para o Brasil exercer sua função de potência sul-americana. Novamente a Bolívia despontava as “vistas” *Tupiniquins* com papel estratégico. À vista disso, Euclides da Cunha sugeria o traçado da apetecida rota (Ferrovia Noroeste do Brasil) que “levaria” o Estado brasileiro aos portos chilenos no Oceano Pacífico:

Realmente, articulando aos caminhos bolivianos que partam de Corumbá ou de suas cercanias na faixa ribeirinha até a lagoa Gaíba, ela se destina a ligar a Bolívia e o Chile ao Atlântico, ao mesmo passo que seguindo por Santa Cruz de la Sierra e Cochabamba, transpondo as cabeceiras navegáveis do Guaporé e Chimaré, prosseguindo para Oruro, ponto forçado da *Pan American Railway*, e para La Paz, de onde derivará pela estrada de Arica, o Brasil se aproximará consideravelmente do Pacífico (CUNHA, 1995, p. 333).

Lidia de Oliveira Xavier afirma que “A *Noroeste* tinha para Euclides um valor imenso, pois traria a possibilidade de contato entre o Atlântico e o Pacífico. Era uma integração continental efetiva”, como também:

Euclides [...] procurava mostrar a importância que as ferrovias tinham para os dirigentes norte-americanos. Grifando a quantidade de linhas férreas existentes nesse país, para ele eram as responsáveis pela vanguarda comercial dessa nação. A questão das ferrovias está subjacente ao assunto “imperialismo” [...] Mostrava que elas cobriam todo o território americano e estavam articuladas com as rodovias, formando redes de conexão, cujo desenho possibilitou a ligação do Atlântico [...] com o Pacífico (XAVIER, 2006, p.192).

Assim, Euclides da Cunha frisava: “Realmente, quando os Estados Unidos conseguiram em 1898 que a Espanha, dessangrada, lhes cedesse às três mil ilhas das Filipinas, a sua política deslocou-se para o Pacífico” (CUNHA, 1995, p. 333).

Pode-se perceber que o “Primado do Pacífico” já se fazia presente nos discursos geopolíticos da intelectualidade brasileira antes das elucubrações de Mário Travassos. Euclides da Cunha, por exemplo, via o Oceano Pacífico como um dos últimos “rincões” para atração de recursos econômicos. Aludindo, sobretudo, sobre as vantagens que o Brasil poderia obter (como acontecia com os Estados Unidos) com o vasto comércio existente na China, Índia, Japão, Rússia Asiática, Coréia, Indochina, e Australásia (CUNHA, 1995, p. 355).

Tais desígnios foram arrazoados mediante a crença que a ciência e a técnica (infraestrutura de transporte) eram instrumentos transformadores para as áreas de fronteira, ideologia que também alimentava os discursos políticos de integração nacional com projeção para a América do Sul. Destarte, no Brasil recém-saído de um sistema monárquico, os *transportes* passariam a se constituírem nos principais artefatos para auxiliar no processo de consolidação da unidade nacional, interligando o Brasil do litoral “[...] com os demais estados federativos e também com os vizinhos sul-americanos, fazendo então a modernização do país com a articulação das vias fluviais e a construção de ferrovias” (Xavier, 2006, P. 183).

A união das pretensões regionais tanto de Brasil quanto da Bolívia veio a recrudescer com o início do ciclo da borracha entre o final do século XIX e início do XX. Revolidos os impasses que envolveram a “Questão do Acre”, o Estado brasileiro além de pagar a Bolívia uma indenização de dois milhões de libras esterlinas referentes a algumas *porções* do “território” boliviano, de igual modo comprometeu-se:

[...] com a construção da ferrovia Madeira-Mamoré, que seria usada para o escoamento, via oceano Atlântico, da borracha produzida na Bolívia. A referida ferrovia foi construída entre 1907 e 1912 às custas de inúmeras vidas, mas nunca operou regularmente por não terem construído os canais fluviais necessários para o escoamento da produção. Além disso, com o fim do ciclo da borracha, os interesses de integração física concentraram-se ao sul da fronteira, dando origem a novos projetos que visavam a oferecer à Bolívia uma saída pelo Atlântico via Porto de Santos (MEROLA, 2009, p. 7).

Malogradas as tentativas de Bolívia e Brasil em obterem vantagens econômicas com o comércio da borracha, é em decorrência desta conjuntura que surgem as negociações que resultaram na construção da Estrada de Ferro Corumbá/MS – Santa Cruz de la Sierra, ramal que conectou-se a Ferrovia Noroeste do Brasil (NOB) e “[...] contou com os recursos previstos no Tratado de Petrópolis que inicialmente seriam destinados integralmente à construção da Ferrovia Madeira – Mamoré” (MEROLA, 2009, p. 7). A ferrovia Santa Cruz de la Sierra – Corumbá/MS foi concluída na década de cinquenta do século passado.

Com a concretização do projeto, a Noroeste do Brasil passou a ser concebida como instrumento de extrema importância para o processo da integração física entre Brasil e Bolívia e, até mesmo, da América do Sul. Esse equipamento tornou-se a materialização das tão *sonhadas* artérias leste-oeste, que proporcionaram não somente uma relativa integração do “território” nacional, mas incitaram inúmeras articulações políticas e econômicas entre Brasil e Bolívia no decorrer do século XX, circunscritas ora mediante a conjuntura de disputas geopolíticas entre Brasil e a Argentina ora orientadas pelas oscilações do cenário internacional.

A MATERIALIZAÇÃO DOS CORREDORES DE EXPORTAÇÃO

Nos primeiros trinta anos do século XX, Brasil e Bolívia articulavam-se no interior de uma diplomacia cujo foco estava na integração “territorial” de suas zonas fronteiriças, ainda pouco vinculadas à economia nacional de cada país, na construção de infraestrutura ferroviária e na compra do petróleo boliviano, fundamental para o governo Vargas (1930-45) movimentar seu

projeto de nação, o que conseqüentemente permitia a Bolívia barganhar com o Brasil financiamentos para desenvolver economicamente o Oriente boliviano (SOUZA, 2004, p. 36-49).

Nos anos 40, o Estado boliviano amplia seu desassossego em relação à ocupação e valorização da porção oriental de seu “território”, na tentativa de mitigar os efeitos concentradores das atividades relacionadas à mineração sobre a economia:

[...] um novo planejamento territorial, orientado pelo economista americano Marvin Bohan, passou a ser implementado. Tratava-se de utilizar para financiamentos do setor agroexportador em Santa Cruz [Departamento] todo o capital arrecadado pela tributação da atividade mineradora no altiplano [...]. O objetivo principal almejado pelo novo planejamento territorial e a geopolítica prática boliviana era a criação de um eixo de ocupação em sentido leste-oeste. Esse projeto se baseava na teoria dos corredores econômicos, do qual La Paz, Cochabamba e Santa Cruz de La Sierra seriam pólos de desenvolvimento econômico. Ademais, estando cada pólo de desenvolvimento localizado em um piso ecológico (altiplano, vales e llanos respectivamente) facilitaria a integração nacional (PFRIMER, 2011, p. 136).

A concepção de corredores de exportação (corredores econômicos) e a execução da ideia, por parte do governo boliviano, promoveu a abertura de uma série de rodovias, ensejando um grande fluxo migratório e a criação de uma série de novos municípios.

Nesse contexto, Santa Cruz de la Sierra se transformou numa área propícia à economia dita moderna e direcionada ao mercado internacional. Matheus Pfrimer destaca que: “Após a revolução de 1952, e a entrada no poder do governo popular do MNR [Movimento Nacional Revolucionário], o plano ganharia ainda mais apoio, com a construção de infra-estrutura de transportes e serviços”. A urbe passou de menos de 60.000 habitantes em 1950 para 350.000 em 1980, tornando-se no final da década de 1990 o principal centro econômico nacional com mais 30 % do PIB (PFRIMER, 2011).

Este é um momento de convergências entre os discursos geopolíticos sul-americanos que apontavam a Bolívia como área de conexão entre Bacia do Prata e Amazônica⁴⁰ e a necessidade de integração nacional de um país regionalmente dividido por áreas desarticuladas entre si.

Em outras palavras, a materialização dos corredores de exportação (sentido leste-oeste) consistia numa estratégia que tinha como escopo suprir as pouquidades do “território” boliviano quanto a infraestruturas de transporte, haja vista “[...] até 1950, grande parte do ecúmeno boliviano se encontrava presente apenas no altiplano” (PFRIMER, 2011, p. 136). Havia na Bolívia, um ordenamento territorial que consistia num eixo de ocupação com

40 Euclides da Cunha é o primeiro a conjecturar sobre tal condição (como já discutimos). Entretanto, a Bolívia definitivamente tornar-se-ia objeto de desejo do Brasil a partir da teoria do “triângulo estratégico boliviano”, elaborada por Mário Travassos, nos anos de 1930. Osmar Ramão Galeano de Souza sublinha que após a Guerra do Chaco (1932-35), que resultou na perda de mais uma parcela de “território”, o ministro das Relações Exteriores, Ostría Gutierrez, anunciava (em 1939) nos meios diplomáticos, que “a Diplomacia de Fronteiras [com viés militarizado] havia dado lugar a uma nova fase, a das vinculações econômicas e das relações práticas”. O diplomata cunhou a seguinte expressão: “Bolívia, es tierra de contactos y no de antagonismos” (SOUZA, 2004, pp. 45-47).

claro delineamento norte-sul sobre o altiplano, que se estendia desde a fronteira argentina por meio de Tarija, passando pelos principais centros mineradores como Potosi, Sucre e Oruro e indo até La Paz.

O rearranjo territorial ocorrido na região de Santa Cruz de la Sierra, proveniente do projeto nacional de integração do Oriente boliviano as demais áreas do país, por meio de corredores de exportação, estavam vinculadas a fatores geopolíticos e a influência estrangeira. Após a ascensão de Hugo Banzer, no início da década de 1970, Santa Cruz de la Sierra seria assediada pelos interesses do regime militar brasileiro (abalado pelas oscilações econômicas do cenário internacional), como também, por setores do governo estadunidense (DUNKERLEY, 1984, p. 221).

Entre os anos de 1950 e 70, mais de 70% dos créditos concedidos pelo Banco Agrícola e a Corporação de Desenvolvimento Regional foram destinados ao Departamento de Santa Cruz em decorrência de orientações de setores ligados ao governo norte-americano, ou seja, a inversão de financiamentos para essa porção territorial não foi mera obra do acaso (PFRIMER, 2011, p. 136). Logo, as políticas “territoriais” dos governos bolivianos não tardaram a modificar o arranjo territorial do país e passaram a “coincidir” com:

[...] as necessidades geradas pelo acelerado desenvolvimento industrial brasileiro que demandava o incremento das exportações, atribuindo ao comércio exterior papel estratégico. Assim, o Plano Nacional de Desenvolvimento para o período 1972/74 [I Plano Nacional de Desenvolvimento – I PND] passou a considerar a implementação dos corredores de exportação como canais de saída em massa entre as áreas produtoras e os pontos de destino dos produtos (ZUGAIB, 2006, p. 119).

Ressalta-se que embora a política brasileira de implantação dos corredores de exportação somente viesse a ser acentuada a partir de 1974 como canais de integração, Mario Travassos já a aconselhava desde 1931 como mecanismo de fuga do poder concêntrico de Buenos Aires em relação à desembocadura do Rio do Prata. Para Therezinha de Castro, os países mediterrâneos “gostariam de dispor de novos caminhos em direção ao Atlântico” (CASTRO, 1983, p.147).

Deste modo, a partir dos anos de 1960, o governo brasileiro já considerava necessário estabelecer outras saídas para as exportações do país de forma a eliminar o isolamento do interior do Prata. O objetivo era neutralizar o atrativo dos eixos convergentes a Buenos Aires e equilibrar seu exclusivo geocentrismo (ZUGAIB, 2006, p. 119). O Brasil ao adotar a diretriz de que exportar era uma necessidade nacional, fazia-a como parte de sua política de integração a América do Sul, obviamente que seu empenho foi maior na Bacia do Prata em consequência de sua importância no Cone Sul como polo geopolítico, circundado pelo o Atlântico Sul.

Para Eliana Zugaib, a política de implantação dos corredores visava aproveitar os primeiros terminais de exportação que se encontravam na Bacia do Prata e que estavam localizados na confluência de rodovias, ferrovias e vias fluviais. Dessa forma, o objetivo era fazê-los instrumentos, no sentido de servirem aos centros agrícolas e aos pólos industriais de

Porto Alegre (Rio Grande), Curitiba (Paranaguá), Rio de Janeiro, São Paulo, Santos, e assim atraírem os centros do interior como Brasília, Goiânia, Campo Grande/MS e Corumbá/MS:

A abertura desses corredores, que competiam com o sistema argentino de comunicações com o interior, facilitou muito também a ligação entre o *hinterland* da Bacia do Prata e o litoral Atlântico, induzindo a Bolívia, o Paraguai, o Uruguai e a própria Argentina, por intermédio das Províncias de Entre Rios e Misiones, a escoar sua produção pelo corte transversal da Bacia, sobretudo através dos portos de Santos, Paranaguá e Rio Grande. Esses portos, reaparelhados e modernizados passaram a competir, vantajosamente, com o de Buenos Aires. Além de estar mais distante da mesopotâmia, o porto argentino apresentava profundidades inadequadas para a atracação de navios de grande calado, exigindo constantes trabalhos de dragagem em consequência do contínuo assoreamento causado pelo depósito de grandes quantidades de massa aluvial depositada no estuário pelo sistema Paraná-Paraguai, em contraste com as condições do porto de Rio Grande, de águas profundas e obstáculos superáveis com dragagem de pouca importância (ZUGAIB, 2006, p. 120).

A tentativa do governo brasileiro em promover mudanças radicais na produção espacial do Cone Sul tinha como objetivo fazer a Argentina perder o poder de influência e pressão sobre a Bolívia e o Paraguai. Com a implantação dos corredores de exportação a intenção era reduzir acintosamente a relação/dependência destes Estados mediterrâneos com o porto de Buenos Aires, bem como, afetar economicamente a Argentina.

Sublinha-se que o projeto brasileiro estava atrelado às oscilações do contexto internacional, marcado no final da década de 1960 pelo início de uma crise econômica de longo prazo, com curtos períodos de recuperação, o que levou os Estados Unidos a realizarem correções no sentido de diminuir suas importações e aumentar suas exportações e as entradas de capital (a região de Santa Cruz, na Bolívia, é um exemplo). Nesse sentido, aos países dependentes abriram-se duas alternativas para que pudessem enfrentar a crise: o “ajuste estrutural” ou o enfrentamento da dependência. Segundo Luiz Fernando Sanná Pinto:

[...] o chamado “ajuste estrutural”, que consistia na adoção de políticas monetaristas que visavam forçar a contração da economia e que tinham como objetivo liberar excedentes exportáveis e diminuir as importações, permitindo a manutenção de elevados superávits comerciais, que possibilitariam a aquisição de dívidas necessárias para o aumento da enorme dívida externa [...] ou o enfrentamento da dependência, com o Estado aumentando os investimentos públicos, auxiliando a substituição de produtos importados por produção interna, dando preferência ao capital nacional, regulamentando melhor a atuação do capital estrangeiro e adotando políticas que visassem diminuir a concentração de renda (PINTO, 2008, p. 120).

O Brasil adotou a segunda opção, o que, por conseguinte, alicerçou o projeto de instalação dos corredores de exportação, cujo escopo era mitigar a importância dos portos argentinos, possibilitando a instalação de “novos caminhos” para escoar a sua produção interna via Pacífico e, sobretudo, atrair os países mediterrâneos (principalmente a Bolívia) de forma plena para o seu eixo de influência.

Com tal postura, o governo de Emílio Médici (1969-74) cada vez mais direcionava a política externa brasileira para a Bolívia. Esta que depois de um período marcado por indefinições no campo político, com os militares assumindo o governo sob a liderança de Hugo Banzer (1971-78) – que implantou um governo próximo ao modelo brasileiro – voltou suas atenções para o Brasil. Os acordos assinados nesse ínterim indicavam a retomada de temas tradicionais para os dois países: a energia, agora sob o interesse de compra e venda do gás boliviano, e a comunicação, através da construção de uma rodovia entre Corumbá/MS (até então município do estado de Mato Grosso) e Santa Cruz de La Sierra (SOUZA, 2004, p. 83).

Logo, os pactos firmados no decorrer dos anos de 1970, por um lado, beneficiariam o Oriente Boliviano e especialmente o Departamento de Santa Cruz. Por outro, o Brasil ampliava as suas possibilidades de consubstancializar (por intermédio dos corredores de exportação) seu projeto de expansão regional, polarizando o “território” boliviano. Matheus Pfrimer relata que por conta de tais objetivos na Geopolítica prática brasileira:

[...] não apenas a ligação viária bioceânica seria o ponto chave da sua política para o subcontinente, mas principalmente a satelitização dos prisioneiros geopolíticos (Bolívia e Paraguai). A finalidade principal era alcançar o Pacífico atraindo boa parte do cerne continental sul-americano e transformando-o na hinterlandia do porto de Santos.

O governo brasileiro construiu a ligação rodoviária conectando a Plataforma Central de Reserva brasileira a Corumbá no Mato Grosso do Sul, permitindo assim a ligação até Santa Cruz de La Sierra. Posteriormente o governo [...] boliviano construiu a autoestrada ligando Santa Cruz à Cochabamba, o que dava acesso do Porto de Santos até os portos chilenos do Pacífico (PFRIMER, 2011, p.137).

Logo, um marco das articulações de Brasília frente o governo de La Paz, na tentativa de “satelizar” a Bolívia, é o Tratado de Amizade, Cooperação e Comércio assinado em agosto de 1977 (que consistiu na ratificação dos acordos que foram firmados entre ambos os Estados desde 1972). É possível ler em seu artigo IX:

As Altas Partes Contratantes, tendo presentes o Tratado de Vinculação Rodoviária, de 4 de abril de 1972, assim como os estudos e obras recomendados no Plano Diretor de Vinculação Rodoviária, acordam em dar tratamento prioritário aos projetos de interconexão entre os sistemas rodoviários brasileiro e boliviano, dentro dos amplos objetivos de criar condições mais favoráveis a uma efetiva integração física entre os dois Países (BRASIL, 1977, p. 1).

A integração física visava atrair a produção de Santa Cruz de La Sierra. Destarte, a intenção era possibilitar as exportações deste centro via portos brasileiros. Assim, de acordo com o artigo XII do supracitado tratado, o Brasil concedia à Bolívia quatro zonas francas, entre elas a de Belém/PA, Porto Velho/RO, Corumbá/MS e Santos/SP:

O Governo brasileiro, no propósito de dinamizar o intercâmbio comercial bilateral e de facilitar o tráfego recíproco de cargas, envidará todos os esforços no sentido de aperfeiçoar os dispositivos que regulam o livre trânsito, pelo território brasileiro, de mercadorias procedentes do território boliviano ou a ele destinadas,

e a utilização dos entrepostos de depósito franco de que a Bolívia dispõe nos portos de Belém, Porto Velho, Corumbá e Santos (BRASIL, 1977, p. 1).

Nesta circunstância confirmava-se o interesse do Brasil pelo gás boliviano e são produzidas às primeiras discussões a respeito da implantação de um pólo industrial/petroquímico na Zona de Fronteira Brasil/Bolívia (Mato Grosso do Sul/Província de Gérman Busch). O empreendimento seria financiado com recursos financeiros brasileiros (pólo que [ainda] está no papel).

Os projetos de vinculação viária e de compra do gás cruzeño também estavam diretamente relacionados aos interesses do governo brasileiro em conter os tentames de Buenos Aires frente à fronteira Brasil/Bolívia. Um dos alvos do subterfúgio argentino era avizinhar-se das reservas de minério de ferro de Mutún (As jazidas estão localizadas nas cercanias do município de Puerto Suárez, a 12 km da “linha” internacional de fronteira e consequentemente de Corumbá/MS. Estima-se numa reserva de 40 milhões de toneladas). De igual modo, os argentinos “[...] empreenderam uma forte política ferroviária de forma a evitar o acesso brasileiro aos portos do Pacífico [...], porém os Acordos de Cochabamba, firmados entre Brasil e Bolívia, frustraram o intento argentino” (PFRIMER, 2011, pp.137-138).

As projeções geopolíticas brasileiras sobre a nação andina – que tinham como objetivo “satelizar” e/ou conquistar o seu “território” – somente foram arrefecidas com contexto de redemocratização dos países sul-americanos nos anos de 1980. Por conseguinte, as longas décadas de articulações resultaram em alguns legados espaciais tanto para o Brasil quanto para a Bolívia. No que tange ao sistema viário, o confronto geopolítico entre Brasil e Argentina propiciou a fixação – em “território” boliviano – de uma malha rodoferroviária desarticulada que não possibilita a integração nacional. Isso se explica, pois, o sistema viário e as redes logísticas que a estruturam foram propositalmente instalados para conter os avanços de uma subpotência frente à outra (PFRIMER, 2011, p.138).

Assim como, as relações brasileiro-bolivianas ao longo do século XX resultaram na produção de intensos fluxos e dinâmicas socioespaciais na Zona de Fronteira Brasil/Bolívia, localizada respectivamente no estado de Mato Grosso do Sul e na Província de Gérman Busch. Em suma, os desfechos da política de implantação dos corredores de exportação ocasionaram para supracitada zona fronteiriça uma veemente proximidade no diz respeito às questões políticas, econômicas e sociais entre as cidades que a compõem. Cujas interações espaciais possibilitaram, sobretudo, que fossem “encaminhadas” para o “outro lado da fronteira”.

EM DIREÇÃO “AO OUTRO LADO DA FRONTEIRA”

Com a conclusão das obras referentes à linha ferroviária entre Santa Cruz de la Sierra (Bolívia) e Corumbá/MS na década de 1950 e com o seu respectivo funcionamento, a segunda passou a desempenhar uma nova função no contexto político-econômico regional. Já na década de 1960, a cidade brasileira “capturou” o mercado consumidor boliviano. Isto possibilitou a expansão das atividades comerciais atacadistas e de exportação em solo corumbaense, contudo, “[...] nos anos 70 perdeu essa posição de importador e de distribuidor de mercadorias no âmbito regional para transformar-se em entreposto exportador” (HANY, E. S. e HANY, W. S., 2007, p. 67).

A mudança ocorreu porque com a operabilidade do eixo ferroviário que interligou Porto Esperança a Corumbá/MS e da sua extensão ao Departamento boliviano de Santa Cruz, o novo momento de internacionalização da vida econômico-social corumbaense engendrou o desmonte gradativo de suas relações com outras localidades da Bacia do Paraguai, sobretudo, Cáceres, Cuiabá, Coxim e Porto Murtinho, “encaminhando-a” assim para o comércio de exportação de produtos brasileiros oriundos do parque industrial paulista rumo à Bolívia (BRITO; CHAPARRO; ALVES, 1997, p. 909).

A atração do mercado consumidor boliviano via Corumbá/MS é resultado dos inúmeros acordos internacionais entre os governos da Bolívia e Brasil, que versaram desde a isenção de taxas aduaneiras para os produtos exportados pelo Brasil até tratados bilaterais sobre interligação ferroviária, rodoviária, compra de gás, petróleo e acerca de desenvolvimento cultural das regiões da fronteira Brasil-Bolívia (estas delineadas nos Acordos de Roboré e nas Notas Conjuntas dos anos 70). Em decorrência destes estreitamentos:

[...] as empresas atacadistas de Corumbá alcançaram significativo crescimento (expansão do número de empresas e volume de cargas), até meados dos anos 80. Desde a chegada dos trilhos da Noroeste à cidade, duas zonas atacadistas se firmaram. Ainda nos anos 50, a primeira delas se instalou na região próxima à estação da NOB [ferrovia Noroeste do Brasil], aproveitando a facilidade do contato com a ferrovia. Já nos anos 70, apareceu uma segunda zona atacadista na estrada que liga Corumbá à fronteira com a Bolívia, acompanhando o processo de implantação da rodovia Campo Grande - Corumbá, bem como a franca ascensão do transporte rodoviário no comércio entre o Município e as regiões fornecedoras do Sul/Sudeste (BRITO; CHAPARRO; ALVES, 1997, p. 909).

As práticas comerciais intensificaram-se, precipuamente, pois na cidade de Corumbá/MS as atividades industriais que haviam surgido no final dos anos de 1940 e início dos anos de 1950, a datar dos anos de 1970 entraram em crise e encerraram-se. Segundo Marco Aurélio Machado de Oliveira:

Por volta dos anos 1950 cidade assistiu a um espetacular esforço de industrialização, promovido, principalmente, por imigrantes de origem árabe. Primeiramente a família Chamma que em 1954 instalou Cia Siderúrgica Sobramil, trazendo em um período inferior a três meses, cinco mil nordestinos para trabalharem como operários na indústria e na extração de madeira. Outro grupo era composto pelos imigrantes: Salim Kassar, João Dolabani, Alfredo Katurchi, Salvador Shib e o descendente de libanês Mamtala Yasbeck. Disso resultaram empreendimentos cujas marcas, algumas em ruínas, resistem ao tempo, como: a Cia de Fiação Matogrossense, Moinho de Trigo e Curtume Mato Grosso, sendo que no início dos anos 1970, todos esses empreendimentos estavam fechados (OLIVEIRA, M. A. M., 2005, p. 352).

Entre as causas da derrocada desses empreendimentos está o contato cada vez mais intenso de Corumbá/MS com a produção nacional, sobretudo, facilitado pelo uso do transporte rodoviário no escoamento de outras áreas fabricantes de produtos similares e mais competitivos, conjuntura que se acentuou em meados dos anos oitenta com início

da pavimentação da estrada Campo Grande/MS – Corumbá/MS. Outro fator que veio a contribuir com a intensificação do comércio atacadista na cidade foi à crise nas atividades relacionadas à pecuária (MICHEL; OLIVEIRA, T. C. M., 1995).

O comércio estava em plena ascensão, todavia, a partir dos anos 60, na pecuária de corte praticada no Pantanal, os produtores não conseguiam obter animais excedentes para venda sem comprometer seu efetivo básico. A atividade era apenas para a cria e com baixas taxas de desfrute. Assim:

Mesmo o crescimento do rebanho, verificado entre os anos 50/60, não foi suficiente para enfrentar os preços decrescentes da arroba do boi nos mercados consumidores, nos anos 60, o que favorecia os produtores situados em áreas próximas aos centros de abate, no Sul/Sudeste do País. Estes últimos, de outra feita, além de oferecerem vantagem ao comprador, no que se refere aos custos com transporte, comercializavam, em muitos casos, gado gordo, isto é, bovinos de melhor qualidade, já tendo passado pelas fases de cria e recria (BRITO; CHAPARRO; ALVES, 1997, p. 909).

A crise do setor pecuário estendeu-se durante os anos de 1970 e 1980, quando se adicionou um novo agravante: as cheias prolongadas na planície pantaneira. Além do fator natural, a pecuária extensiva sofreria já em meados da década de 1980 com a intervenção de frigoríficos que ao facilitarem a “[...] incrementação do ciclo completo de beneficiamento da carne bovina, acabam provocando transformações no manejo do rebanho, mesmo em áreas da planície pantaneira, no município de Corumbá” (BRITO; CHAPARRO; ALVES, 1997).

Por conseguinte, com o isolamento gradativo de Corumbá/MS frente aos centros regionais, com os quais manteve intensas relações até os anos cinquenta, como foi o caso de Cuiabá/MT e Cáceres/MT (quadro intensificado com a divisão do estado de Mato Grosso), em 1979, associada às transformações do complexo agroindustrial de carnes, progressivamente a cidade foi afirmando, entre as décadas de 1950 e 1970, sua condição de centro regional no tocante às cidades Puerto Quijarro e Puerto Suárez.

Com tal conjuntura, a cidade de Corumbá/MS passou a receber contingentes importantes de imigrantes bolivianos do Departamento Santa Cruz, inicialmente (nos anos cinquenta) para a construção dos ramais ferroviários:

Posteriormente, Corumbá também atraiu capitais daquela região [Santa Cruz] (anos 70 em diante), dadas as facilidades abertas para a importação direta de mercadorias para os centros consumidores do Oriente boliviano. Estes últimos, atraídos pelo acesso vantajoso à infraestrutura rodoferroviária existente no Município, tornaram-se igualmente importantes consumidores de bens e serviços locais, tais como saúde e educação, água potável e energia elétrica, aeroportos, etc. (BRITO; CHAPARRO; ALVES, 1997, p. 910).

A partir desse segundo momento, mais especificamente entre o final da década de 1970 e início dos anos 80, as transações comerciais entre as famílias árabes em Corumbá/MS e o mercado boliviano estavam no seu auge, essas relações de comércio foram preponderantes para a consolidação da cidade como centro abastecedor das cidades bolivianas e para a

atração de capitais do país vizinho: “[...] pelas ruas do centro da cidade dava gosto de ver pilhas de caixa de produtos brasileiros que eram vendidos para a Bolívia” (OLIVEIRA, M. A. M., 2005, p. 354).

Contudo, entre o final dos anos 80 e meados da década de 1990, diminui-se a importância da intermediação direta de Corumbá/MS e dos comerciantes da cidade em relação às trocas direcionadas a Puerto Suárez e Puerto Quijarro, como também, ao restante da Bolívia. Logo, o movimento invertia-se, eram as urbes bolivianas que então “cooptavam” o centro brasileiro. As casas bolivianas de exportação e/ou de capital boliviano-brasileiro, utilizando-se do contato direto com os centros produtores, passaram a fazer esse intercâmbio. Destarte, nesse ínterim, as empresas atacadistas passaram de 263 para 50, evidenciava-se um processo de especialização e centralização no setor (BRITO; CHAPARRO; ALVES, 1997, p. 910).

As modificações ocorridas naquela zona fronteira, a partir do final da década de 1980, propiciando às cidades bolivianas de Puerto Quijarro e de Puerto Suárez “capturarem” Corumbá/MS, estão também relacionadas às transformações político-administrativas ocorridas na Bolívia. No dia 30 de novembro de 1984, por meio do Decreto-Superior nº 672, foi criada a Província de Germán Busch e sua Subprefeitura, que passou a funcionar em Puerto Suárez⁴¹, cuja preocupação era estabelecer um vínculo maior com o Departamento de Santa Cruz (da qual é integrante). De igual modo:

Este processo permitiu, por um lado, o movimento migratório de bolivianos de outras regiões do país para esta região [Zona de Fronteira Brasil/Bolívia, em Mato Grosso do Sul]. Entre estes últimos se destacam os ex-mineiros do *Altiplano* que, ao serem desestatizadas as minas existentes nos Andes, foram incentivados pelo governo boliviano a ocuparem as áreas de fronteira, seja na atividade comercial (*shopping-chão*)⁴², seja como pequenos produtores agrícolas. Uma das consequências desta migração foi modificar o perfil da ocupação fundiária na zona oriental, que até então vinha se dando preferencialmente seguindo o traçado da estrada de ferro Puerto Suarez-Santa Cruz de la Sierra (BRITO; CHAPARRO; ALVES, 1997, p. 913).

A criação da Província de Germán Busch impulsionou, por parte do governo boliviano, uma série de incentivos fiscais, assim como, possibilitou a criação de uma zona de livre comércio (Central Aguirre) no lado boliviano da Zona de Fronteira Brasil/Bolívia, especificamente em Puerto Quijarro. Alex Manetta e Roberto Carmo estudando essa questão, explicam que:

Em 1991 a Central Aguirre tornou-se a primeira zona franca de comércio da Bolívia, no município de Porto Quijarro, equipada com porto graneleiro, de hidrocarburos e de cargas em geral. Essa inovação foi seguida pela modernização de outros portos, pelo fortalecimento da rede multimodal de transportes e pela diversificação do comércio e da prestação de serviços na região (MANETTA e CARMO, 2011, p. 7).

41 Embora tenha sido promovida a capital de Província somente no século XX, Puerto Suárez existe como núcleo urbano desde 1875.

42 Apelido dado, pelos brasileiros, a feira de produtos importados que existe em Arroyo Concepción, distrito de Puerto Quijarro.

Deste modo, novas interações espaciais seguiram-se em torno daquela fronteira no início da década de 1990. Nas imediações da “divisa” entre Corumbá/MS e Puerto Quijarro, na denominada Arroyo Concepción (distrito da segunda), foi instalada uma feira de produtos importados que “[...] abriu possibilidades para comerciantes de pequeno capital, fato que favoreceu a expansão de um comércio informal e trans-fronteiriço na região” (MANETTA e CARMO, 2011, p. 9).

A abertura de tais relações modificou o comércio e em Arroyo Concepción a feira que se estruturava para abrigar capitais modestos e pequenos comerciantes passou a oferecer uma variedade de novos produtos importados, de igual modo:

Juntam-se a esse movimento do outro lado da fronteira comerciantes corumbaenses que lá abrem estabelecimentos. A população da fronteira boliviana cresce a olhos vistos. Ali, aparentemente estava se formando um efervescente polo comercial, enquanto Corumbá sofria um visível declínio em seu comércio local, com o fechamento da maioria das lojas tradicionais localizadas na Rua Delamare (FLANDOLI, 2007, p. 39).

O estabelecimento de uma feira (*Shopping Chão*) com produtos importados em Puerto Quijarro – com preços mais acessíveis do que nos centros comerciais atacadistas e varejistas da cidade Corumbá/MS – e o crescente aumento populacional no lado boliviano daquela Zona de Fronteira, ocasionou a implantação de um shopping com lojas climatizadas que passaram a oferecer equipamentos eletrônicos, bebidas, perfumes e cosméticos de grandes centros produtores e de marcas mundialmente conhecidas e desejadas (FLANDOLI, 2007, p. 40). Isso intensificou o processo de deslocamento e instalação de capital do Brasil em direção à Bolívia.

O deslocamento de capitais abrangeu os setores ligados ao comércio de produtos alimentares, de primeira necessidade, eletroeletrônicos, vestuário, peças e acessórios automotivos, o comércio atacadista, etc. A transferência de capitais para as cidades bolivianas foi viabilizada pelas facilidades tarifárias e aduaneiras oferecidas, chegando a baratear em até 50% o valor médio de mercado dos produtos comercializados (BRITO; CHAPARRO; ALVES, 1997, p. 913).

Tal conjuntura proporcionou interações mais contundentes entre os dois lados da fronteira. Como desdobramento desse processo, um número expressivo da população urbana de Corumbá/MS e Ladário/MS passou a escolher Puerto Quijarro e Puerto Suárez como centro consumidor, assim como, ocorreu uma “exportação” da força de trabalho para as últimas. Assistia-se assim, ao desaparecimento de muitos estabelecimentos de comércio que durante décadas se mantiveram nas cidades brasileiras. Logo, no final da década de 1990 e início dos anos 2000, já se encontravam parcialmente instalados na área de serviços das mencionadas cidades bolivianas, restaurantes, hotéis, agências de viagens e muitos outros serviços.

Portanto, entre os anos de 1950 e início da década de 1980 a cidade de Corumbá/MS configurava-se como centro regional que atraía capitais e investimentos, sendo destino final e ponto de intermediação dos fluxos comerciais de bens e serviços daquela Zona de Fronteira Brasil/Bolívia, passando a partir da segunda metade dos anos 80 até o presente momento a

se constituir “[...] apenas como ponto intermediário, principalmente em relação às diferentes atividades instaladas na Bolívia” (BRITO; CHAPARRO; ALVES, 1997, p. 911).

A reconfiguração sócio-econômica-espacial daquela fronteira engendrou um contexto de permeabilidades espaciais que vão além dos limites jurídicos existentes para delimitar os Estados. As cidades em questão passaram a conviver num espaço de trocas e de mobilidades transnacionais cotidianas, dentre os quais se destacam o comércio informal transfronteiriço e o deslocamento diário de bolivianos em direção a Ladário/MS e Corumbá/MS.⁴³

É preciso ressaltar que o processo de transformações proporcionou para o lado boliviano da fronteira um expressivo crescimento demográfico. A Província de Germán Busch possuía na segunda metade dos anos 80, uma população de 20.000 habitantes e Puerto Suárez, sua capital, cerca de 9.000. Em contrapartida, no mesmo período, Puerto Quijarro contava com aproximadamente 4.000 residentes. Já na metade da década de 1990, com a ocorrência do intenso fluxo migratório, Puerto Suárez abrigava cerca de 12.000 munícipes (ITO, 1992, pp. 137-139).

Durante os períodos intercensitários 1991/2000 (Brasil) e 1992/2001 (Bolívia) a população residente em Corumbá/MS e em Puerto Suárez, os centros urbanos mais antigos de ocupação, “[...] apresentaram crescimento estagnado, ao passo em que a população residente em Porto Quijarro e em Ladário cresceu em ritmo superior às médias nacionais de Bolívia e Brasil, respectivamente” (MANETTA e CARMO, 2011, p. 8).

Este intenso crescimento populacional da cidade de Puerto Quijarro, durante a década de 1990, com estagnação populacional em Puerto Suárez no mesmo período está relacionado:

[...] às vantagens locacionais dadas pela proximidade com a cidade de Corumbá que, além de centro regional de prestação de serviços, atua como porta de entrada de brasileiros que movimentam o comércio varejista trans-fronteiriço boliviano (MANETTA e CARMO, 2011, p. 10).

Deste modo, naquela fronteira o aumento populacional propiciou e manteve fortes vínculos com uma cotidiana infixidez, cuja circulação transfronteiriça de pessoas, bens e capitais passou a ser intensa. Por conseguinte o trânsito de bolivianos em Corumbá/MS (e Ladário/MS) é facilitado por vários fatores, que vão desde os acordos bilaterais que permitem àqueles morar, trabalhar e estudar no Brasil⁴⁴ até ao fato de existir uma contiguidade “territorial” que lhes dão profícuas vantagens de inserção no mercado de trabalho (especialmente no comércio) e acesso aos serviços públicos disponíveis nas urbes brasileiras. Como explica Marco Aurélio Machado de Oliveira:

43 Destaca-se que os maiores fluxos ocorrem em Corumbá/MS, haja vista ser o centro nodal da Zona de Fronteira em questão, é a cidade que apresenta as maiores ofertas e demandas de produtos e serviços, as melhores condições de aglomerar e dispersar pessoas e de estruturar o que socialmente é produzido, influenciando, deste modo, um amplo conjunto de interações espaciais.

44 Existem duas institucionalidades que tratam do assunto. Há o acordo bilateral entre Brasil e Bolívia que versa sobre a “Permissão de Residência, Estudo e Trabalho a Nacionais Fronteiriços Brasileiros e Bolivianos”, regulado pelo Decreto nº 6.737, de 12 de janeiro de 2009, assim como, há a Lei nº 6.815/80 que em seu artigo 21 permite a quem for estrangeiro natural de país limítrofe com o Brasil, domiciliado em cidade que se localiza em “território” contíguo (como é o caso dos cidadãos bolivianos que residem em Puerto Quijarro e Puerto Suárez) a ingressar no Brasil com carteira de identidade, obter Carteira de Trabalho e Previdência Social.

Se antes a população era ínfima, com o fluxo comercial, a intensificação da migração interna que ocorreu naquele país fez com que surgissem novas localidades, mais que quadruplicando sua população em uma década. Por não contar com uma rede de serviços públicos eficientes, o uso por parte de bolivianos de hospitais, escolas, etc. do lado é bastante intenso (OLIVEIRA, M. A. M., 2005, p. 355).

Sendo assim, o apanágio de residir em área imediata à “linha” de fronteira com o Brasil obsequiou ao cidadão boliviano uma condição anfêmera de imigrante-emigrante que é possível em decorrência dos vínculos “territoriais” característicos das cidades-gêmeas. Dito isso, atravessam a “marcas” estatais diariamente trazendo consigo sua cultura, seus anseios, seus medos e os fazem explícitos para os brasileiros quando saem de suas residências em Puerto Quijarro ou Puerto Suárez em direção as cidades brasileiras para trabalharem, consumirem nas lojas, nos restaurantes, etc.

Contudo, o longo decurso de estreitamentos entre Brasil e Bolívia, possibilitou, especificamente naquela Zona de Fronteira, a produção e consolidação de assimetrias infraestruturais e socioeconômicas, de igual modo, a mobilidade transfronteiriça cotidiana e os intercâmbios materiais e imateriais passaram a ocorrer em concomitância a lógicas organizacionais (política, social e econômica) distintas.

Com o predomínio do comércio informal nas chamadas “feirinhas bolivianas”, mantendo-se nos dois “lados” da fronteira, inúmeros “estranhamentos” *surgiram*, sobretudo, pois são reflexos oriundos de um processo de aproximação e de uma integração sem planejamentos estatais prévios e específicos para àquela Fronteira. Como advoga Marco Aurélio Machado de Oliveira: “[...] com tamanha inserção, os conflitos tornaram-se inevitáveis”.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Mediante ao que foi discutido, ao afirmarmos que as cidades da Zona de Fronteira Brasil/Bolívia em questão foram “em direção ao outro lado da fronteira”, referimo-nos à intensificação dos seus níveis de relacionamento. Propiciando, portanto, a ampliação dos intercâmbios comerciais de atacado e varejo, a produção de feiras especializadas na venda de produtos importados, o aumento populacional das referidas cidades bolivianas e a “captura” de mercado(s) consumidor(es). Dinâmicas que ensejaram a migração de pessoas para ambos os “lados”, assim como, ocupações precárias do solo, migrações ilegais, falta de saneamento básico e carência de políticas para uma área de fronteira com elevados índices de informalidade no setor de trabalho.

Tais expressões espaciais são reflexos da geopolítica prática dos governos de Brasil e Bolívia ao longo do século XX (cujas primeiras sinalizações ocorreram a partir da segunda metade do século XIX). Geopolítica do passado que alicerçada no *dilema de segurança* franqueou “caminhos” que rumaram para a Zona de Fronteira Brasil/Bolívia (Mato Grosso do Sul/Província de Gérman Busch), possibilitando a produção, portanto, de um ordenamento territorial dialético, cujo contexto hodierno “clama” pela elaboração de políticas públicas específicas e efetivas, no sentido de solucionar problemas pontuais, precipuamente no que tange as migrações, ao setor de trabalho e aos processos de integração política, econômica e social.

REFERÊNCIAS

- BANDEIRA MONIZ, Luiz Alberto. **O Expansionismo Brasileiro e a formação dos Estados na Bacia Platina**. Rio de Janeiro: Editora Revan, 1985.
- BRASIL. Coleção de Leis do Brasil - 1890, Página 2855 Vol. Fasc.X. Decreto nº 862, de 16 de agosto de 1890. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-862-16-outubro-1890-523759-publicacaooriginal-1-pe.html>> Acesso em: 29 set. 2016.
- _____. Senado Federal. Secretaria de Informação Legislativa. Decreto Legislativo nº 113, de 17 de agosto de 1977. Disponível em: <<http://legis.senado.gov.br/legislacao/ListaTextoIntegral.action?id=100708&norma=124376>>. Acesso em: 29 set. 2016.
- _____. Ministério da Integração Nacional. **Proposta de reestruturação do Programa de Desenvolvimento da Faixa de Fronteira**. Brasília: MIN, 2005, p. 152.
- BRITO, S. H. A.; CHAPARRO, M. C.; ALVES, M. J. M. **Estudo comparativo do ensino público na fronteira Brasil/Bolívia** (Corumbá – Puerto Suarez/Quijarro – 1970/1994). In: **Anais do IV HISTEDBR**, Campinas: Faculdade de Educação da Unicamp, 1997, p. 909.
- CAIRO, Heriberto. **A América Latina no século XXI: geopolítica crítica dos Estados e os movimentos sociais, do conhecimento e da representação**. Cad. CHR, vol.21, nº 53. Salvador, maio/ago., 2008.
- CARVALHO, Estevão Leitão. **A Paz no Chaco: Como foi efetuada no Campo de Batalha**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1958, p. 32.
- CASTRO, Maria Inês. **O preço do progresso – a construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (1905-1914)**. Dissertação (Mestrado em Filosofia) - Universidade Estadual de Campinas. Campinas, 1993, pp. 64-65.
- CASTRO, Terezinha. **Brasil da Amazônia ao Prata**. Rio de Janeiro: Colégio Pedro II, 1983, p.147.
- COELHO, Pedro Mota. Pinto. **Fronteiras na Amazônia: um espaço integrado**. Brasília: FUNAG/IPRI, 1992, p. 85.
- CUNHA, Euclides. **À Margem da História**. In: COUTINHO, A. (Org.). **Euclides da Cunha/OBRA COMPLETA**. 2 ed. Rio de Janeiro: Nova Aguilar, 1995, p. 324.
- DUNKERLEY, James. **Rebellion in the veins: political struggle in Bolivia 1952-1982**. London: Verso, 1984, p. 221.
- FLANDOLI, Beatriz Xavier. **As transformações no mundo do trabalho em Corumbá, no Pantanal da Nhecolândia e na fronteira Brasil-Bolívia: considerações teóricas em psicologia sócio-histórica**. In: NAVARRO, E. M. M. et. al. (Orgs.). **40 anos do Campus do Pantanal: Contribuições para o Desenvolvimento Regional**. Corumbá: Ed. UFMS, 2007, p. 39.
- GALETTI, Lylia da Silva Guedes. **Nos confins da civilização: sertão, fronteira e identidade nas representações sobre Mato Grosso**. Tese (Doutorado em História) - Universidade de São Paulo.

HANY, E. S. & HANY, W. S. Corumbá(MS)-Periferia ou Espaço central? In: NAVARRO, E. M. M. et. al. (Orgs.). **40 anos do Campus do Pantanal: Contribuições para o Desenvolvimento Regional**. Corumbá: Ed. UFMS, 2007, p. 67.

ITO, Claudemira Azevedo. **Corumbá: a formação e o desenvolvimento da cidade**. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade de São Paulo. São Paulo, 1992, pp. 137-139.

MANETTA, Alex; CARMO, Roberto L. Integração socioeconômica e mobilidade espacial da população na região fronteira de Corumbá a partir da década de 1990. In: **Anais do XIV ANPUR**, Rio de Janeiro: Faculdade de Ciências Humanas, 2011, p. 7.

MEROLA, Vivian Fernanda Mendes. Relações de Vizinhaça no Âmbito da Integração Sul-Americana. In: Encontro de Geógrafos da América Latina, 1., 2009, Montevideu. **Anais do 12. EGAL**. 1 CD-ROM, p. 7.

OLIVEIRA, M. A. M. **Tempo, Fronteira e Imigrante: Um lugar de Inexistências**. In: OLIVEIRA, T. C. M. (Org.) **Território sem limites: estudos sobre fronteiras**. Campo Grande: UFMS, 2005, p. 352.

PEREIRA, Carlos Patrício Freitas. **Geopolítica e o Futuro do Brasil-Amazônia Ocidental e Pantanal Comunidade Sul-Americana**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Editora, 2007, p. 186.

PFRIMER, Matheus. **Heartland Sul-americano? Dos discursos geopolíticos à territorialização de um novo triângulo estratégico boliviano**. GEOUSP - Espaço e Tempo, São Paulo, n. 29, 2011, p. 136.

PINTO, Luiz Fernando Sanná. **Hegemonia e reestruturação do sistema mundial capitalista**. In: SILVA, L. M. N. M.; PINTO, L. F. S.; SOUZA, N. A. (Orgs). **Relações Internacionais do Brasil e Integração Latino-Americana**. Campo Grande/MS: UFMS, 2008, p. 120

QUEIROZ, Paulo Roberto Cimó. Articulações econômicas e vias de comunicação do antigo sul de Mato Grosso (séculos XIX e XX). In: LAMOSO, L. P. (Org.) **Transportes e Políticas Públicas em Mato Grosso do Sul**. Dourados/MS: Editora da UFGD, 2008.

SOUZA, Osmar Ramão Galeano. **Do conflito à cooperação internacional: Relações Brasil/Bolívia**. Campo Grande-MS: UNIDERP, 2004, p. 13.

XAVIER, Lidia de Oliveira. **Fronteira Oeste Brasileira: entre o contraste e a integração**. Tese (Doutorado em Relações Internacionais) - Universidade de Brasília. Brasília, 2006, p. 92.

ZUGAIB, Eliana. **A hidrovia Paraguai-Paraná e seu significado para a diplomacia sul-americana do Brasil**. Brasília: Funag, 2006, p. 119.

Recebido para publicação em 5 de Fevereiro de 2017.

Aceito para publicação em 30 de Março de 2017.