

FRONTEIRA BRASIL-BOLÍVIA: A CONSTRUÇÃO HISTÓRICA DOS RELACIONAMENTOS COMERCIAIS ENTRE CORUMBÁ E PUERTO QUIJARRO

Éder Damião Goes Kukiel

Edgar Aparecido da Costa

Alejandro Gabriel Benedetti

Resumo

Na fronteira Brasil-Bolívia é possível observar fluxos de pessoas e mercadorias que transitam para ambos os lados estimulando maior interação entre os fronteiriços. O objetivo desse trabalho é discutir os relacionamentos comerciais, historicamente construídos entre Corumbá (Brasil) e Puerto Quijarro (Bolívia). A metodologia foi toda centrada na pesquisa bibliográfica. Constatou-se que a porosidade presente nessa fronteira é fruto de relacionamentos socioterritoriais construídos a um longo período de tempo. Contudo, as instituições nacionais de controle, como AGESA, Receita Federal, Polícia Federal entre outros, produzem barreiras que prejudicam uma maior integração entre os povos e as empresas.

Palavras chaves: Fronteira, Corumbá, Territorialidades.

Resumen: En la frontera Brasil-Bolivia es posible observar los flujos de personas y mercancías que circulan para ambos lados estimulando una mayor interacción entre los fronterizos. El objetivo de este trabajo es discutir las relaciones comerciales, históricamente construidas entre Corumbá (Brasil) y Puerto Quijarro (Bolivia). La metodología se centró en la investigación bibliográfica. Se constató que la porosidad presente en esa frontera es resultado de las relaciones socio-territoriales construido a un largo período de tiempo. Sin embargo, las instituciones nacionales de control, como AGESA, Receita Federal, Policia Federal, entre otros, producen barreras que perjudican una mayor integración entre pueblos y empresas.

Palabras claves: Frontera, Corumbá, Territorialidades.

Introdução

A fronteira se caracteriza por ser um local que envolve fluxos e mobilidades em várias escalas, propiciando oportunidades para ambos os lados, dependendo da racionalidade dos atores que a utilizam. Os propiciam a interação entre a população fronteiriça, onde, através do seu cotidiano, as territorialidades são expressas e expressam as formas de apropriação do espaço.

As assimetrias em áreas de fronteira propiciam uma integração maior entre os países que a formam. Para Santos (2011), seu potencial produtivo está relacionado com as diferenças espaciais internas, históricas e geográficas, colocam como sua capacidade de diferenciar um território do outro como uma potencialidade a ser oferecida.

O fato de estar localizada em uma zona periférica faz com que a fronteira se torne um território em construção, cujas territorialidades estão relacionadas, por vezes, a processos da globalização que atuam na busca de atender as necessidades do capital e não da população local (SANTOS, 1996).

Costa (2009) afirma que a fronteira é formada a partir de áreas contíguas de dois territórios nacionais, compõe o que se vem denominando zona de fronteira, área de fronteira, franja fronteiriça, dentre outras designações que remetem a um espaço repleto de relações sociais de convivência e de produção. Por isso, se diferencia do conceito de limite que é pontual – uma linha traçada nos mapas que se materializa nas aduanas, postos de fiscalização e nos marcos. Nas palavras de Piccolo (1998, p.218), “[...] a fronteira não é uma linha, mas um espaço que define mais por seus atributos socioeconômicos e o limite, como conceito, é essencialmente político”.

Nessa perspectiva, as relações fronteiriças entre Corumbá e a vizinha área urbana de Puerto Quijarro são processuais, relacionais e híbridas, produzindo e sendo produzidas por territorialidades, por fluxos, por câmbios variados e próprios dos interesses de cada indivíduo ou grupo (COSTA, 2012).

As desigualdades presentes nesse espaço fronteiriço, tanto na economia quanto na infraestrutura, interferem no processo de competitividade entre os países e localidades. Para Benedetti (2011), na medida em que as fronteiras geram descontinuidades espaciais para diferentes grupos sociais, o que está do outro lado pode se tornar fonte de riquezas, de conflitos, lugar de trocas, ou seja, um espaço de contato.

O objetivo deste trabalho é discutir os relacionamentos comerciais, historicamente construídos entre Corumbá (Brasil) e Puerto Quijarro (Bolívia). Para tanto, se utilizou de pesquisa bibliográfica orientada de modo a permitir o entendimento de como se processaram as relações comerciais entre essas localidades de fronteira ao longo dos tempos.

Resultados e discussão

A fronteira Brasil (Corumbá) e Bolívia (Puerto Quijarro) apresenta uma grande fluidez diária, tanto de pessoa, quanto de mercadorias. Para entender como essa fluidez veio a existir, torna-se necessário conhecer o histórico da formação desse movimento e, também como se iniciou a construção dessas relações locais.

Nessa fronteira o povoamento se caracteriza pela localização de forma espaçada. Para Fifer (1996), o início habitação da fronteira foi marcado por alternado período de interesse dos governos centrais, sendo a demarcação do limite entre Brasil e Bolívia ocorrida com a definição de critérios pelo Tratado de Petrópolis em 1903.

O Pantanal, por suas características singulares, teve papel preponderante no processo de formação e localização do povoamento de Corumbá, juntamente com as escolhas relacionadas à capacidade de defesa. A fixação das vilas e povoados pela colônia portuguesa ocorreu antes mesmo da demarcação do limite internacional entre os dois países (MACHADO, 2000).

Em grande parte de seu histórico de formação, a fronteira Brasil-Bolívia se encontrou em um aparente vazio, em constante estado de esquecimento, tendo como principal objetivo a separação entre os dois lados (FIFER, 1996).

A formação dos povoados se deu em tempos distintos. Por volta de 1778 ocorreu a formação da vila de Corumbá, com o nome inicial de Albuquerque. Sua formação se deu graças a uma expedição do Governador do estado do Mato Grosso, Luiz Albuquerque de Mello Pereira e Cáceres, fundando, posteriormente, a Vila Maria e o Forte Coimbra. O principal motivo para a fundação desses locais era criar pontos para defender o limite do Brasil com os territórios da coroa espanhola que se localizava à margem direita do rio Paraguai (MANETTA, 2009).

Já no lado boliviano da fronteira, Puerto Suárez teve a sua criação no ano de 1875, às margens de Laguna Cáceres. Com as dificuldades de navegação apresentadas no canal do Tamengo, grande parte dos produtos manufaturados, que era importada pela Bolívia, chegava através do porto de Corumbá e seguia, por via terrestre, até o interior daquele país. Puerto Suárez passou por uma relativa estagnação populacional na década de 1950, quando foi implantada a ferrovia Oriental. Nesse período, o número de habitantes era de 2.000 (dois mil) habitantes e Corumbá contava com 30.000 (trinta mil) (FIFER 1996).

A diferença política entre esses dois lados da fronteira, no que tange a Corumbá e a Puerto Suárez, teve seu ápice no período da navegação fluvial no fim do século XIX e início do XX. Neste período, o porto fluvial de Corumbá era o principal entreposto de abastecimento de gêneros alimentícios e de bens de consumo para ambos os lados. Sua área de abrangência incluía toda a província de Mato Grosso, limitada ao norte pelas vilas de Cuiabá, Poconé e Cáceres; ao leste pelos povoados de Aquidauana, Miranda e Campo Grande e a oeste, pelo oriente boliviano até Santa Cruz de la Sierra (MANETTA, 2009; QUEIROZ, 2004).

Por questões próprias relacionadas à sazonalidade das cheias e secas vividas pelos canais fluviais no Pantanal, uma mercadoria no ano de 1930 poderia

demorar um período de 08 (oito) dias a 03 (três) semanas para ir de Corumbá até Cuiabá, na província de Mato Grosso (LÉVI-STRAUSS¹ *apud* QUEIROZ, 2004).

Com a implantação da ferrovia Noroeste do Brasil, que em 1914 chegou às margens do rio Paraguai, no Porto Esperança, e, em seguida, em 1952 chegou à Corumbá, principiou uma nova fase na fronteira Brasil-Bolívia, já que o governo brasileiro objetivando aumentar sua influência sobre o lado boliviano (QUEIROZ, 2004).

De acordo com Silva (2012), a construção dessa ferrovia está associada, de forma direta, a decadência econômica pela qual passou Corumbá anos após a sua chegada econômica e a perda desse lugar como principal entreposto da região. Todavia, se for observado apenas às questões de densidade demográfica, não houve diminuição do número de habitantes nesse período. Em relação à população de Campo Grande, existiu um maior crescimento de residentes relacionados à criação da ferrovia, que passou a ligar essa cidade com o interior de São Paulo.

No lado fronteiriço boliviano, seu povoamento ampliou-se através da colonização e da incorporação dos Llanos, do oriente boliviano na economia nacional. Por volta do ano de 1952, ocorreu uma reforma agrária, que incorporou terras a agroindústria no entorno de Santa Cruz de la Sierra, financiados pelo BIRD e pelo Banco Mundial. A partir da década de 1980, brasileiros passaram a buscar terras nessa região, impulsionados pela grande oferta e pelos baixos preços, fomentando a cultura da soja (URIESTE, 2011).

Foi nesse período de 1976 a 2001 que o Departamento de Santa Cruz registrou no período de 1976 a 2001 sua maior taxa de crescimento de moradores, 4,3% ao ano. Por outro lado, em outros grandes centros bolivianos, ocorreram perdas de população como o caso de La Paz e Potosí (MANETTA, 2009).

Vale destacar que a ocupação das cidades de fronteira, do lado boliviano, teve seu início mais recente ligado à expansão e ocupação do oriente boliviano, sobretudo partindo de Santa Cruz de la Sierra. Conforme já foi dito, esse processo se iniciou com a chegada da Ferrocarril Oriente S.A., na década de 1950, e transformou a estação de Puerto Suárez no ponto final de ligação ao Atlântico, através do rio Paraguai. Com a conexão da Ferrocarril Oriente S.A. com a ferrovia Noroeste, Puerto Suárez e Corumbá se tornaram pontos fundamentais de ligação no

¹ Lévi-Strauss, C. **Tristes trópicos**. Lisboa; São Paulo, Ed. 70; Martins Fontes, 1981.

caminho Brasil-Bolívia, assim, tornou-se rota do caminho de ambos os países até o Oceano Pacífico (URIOSTE, 2009).

A migração para Puerto Suárez se acelerou na década de 1980 e 1990, em particular pela atração exercida pelo comércio varejista de Corumbá. O município de Puerto Quijarro foi onde se concentrou esse comércio varejista, com posterior criação da Zona Franca de Puerto Aguirre e o área urbana de Arroyo Concepción, onde existe o principal mercado popular da fronteira. Com o aumento do fluxo comercial esse local passou a ter um crescimento populacional maior que Puerto Suárez (SILVA, 2012).

Esses migrantes vieram, em sua maioria, de Santa Cruz de la Sierra, todavia originários dos Departamentos situados nos altiplanos bolivianos. No geral, migraram para Puerto Quijarro e para Puerto Suárez pela estação ferroviária e tenderam a se estabelecer em Corumbá ou no estado de São Paulo (MANETTA, 2009).

A pauta boliviana de exportação para o Brasil inclui o gás natural através do gasoduto Bolívia/Brasil e a soja produzida no Departamento de Santa Cruz (SILVA, 2012). Outro ponto importante a ser destacado é o uso dos meios fluviais (hidrovia Paraná-Paraguai) para escoar as exportações bolivianas a outros países, além do Brasil. Utiliza-se, entre outros, o Puerto Aguirre e a navegação fluvial, como uma saída desse país para acesso ao oceano Atlântico.

Por outro lado, o Brasil fará uso da rodovia bioceânica (Figura 1) que conectará o Brasil aos portos do Peru e do Chile, passando pela Bolívia. Essa rodovia está em fase de construção, faltando apenas 100 quilômetros para ser finalizada dentro do território boliviano (SILVA, 2012). Com isso, Brasil e Bolívia terão importantes saídas para seus produtos via oceanos Atlântico e Pacífico.

Em relação ao transporte rodoviário, a presença do Estado na fronteira Brasil-Bolívia, para fiscalizar e regulamentar, se faz através do Porto Seco ou Estação Aduaneira Interior (EADI) da AGESA AS (Armazéns, Gerais, Alfandegados, Mato Grosso do Sul). Essa empresa presta serviços para a Receita Federal, sendo responsável por fazer os trâmites alfandegários (SILVA, 2012).

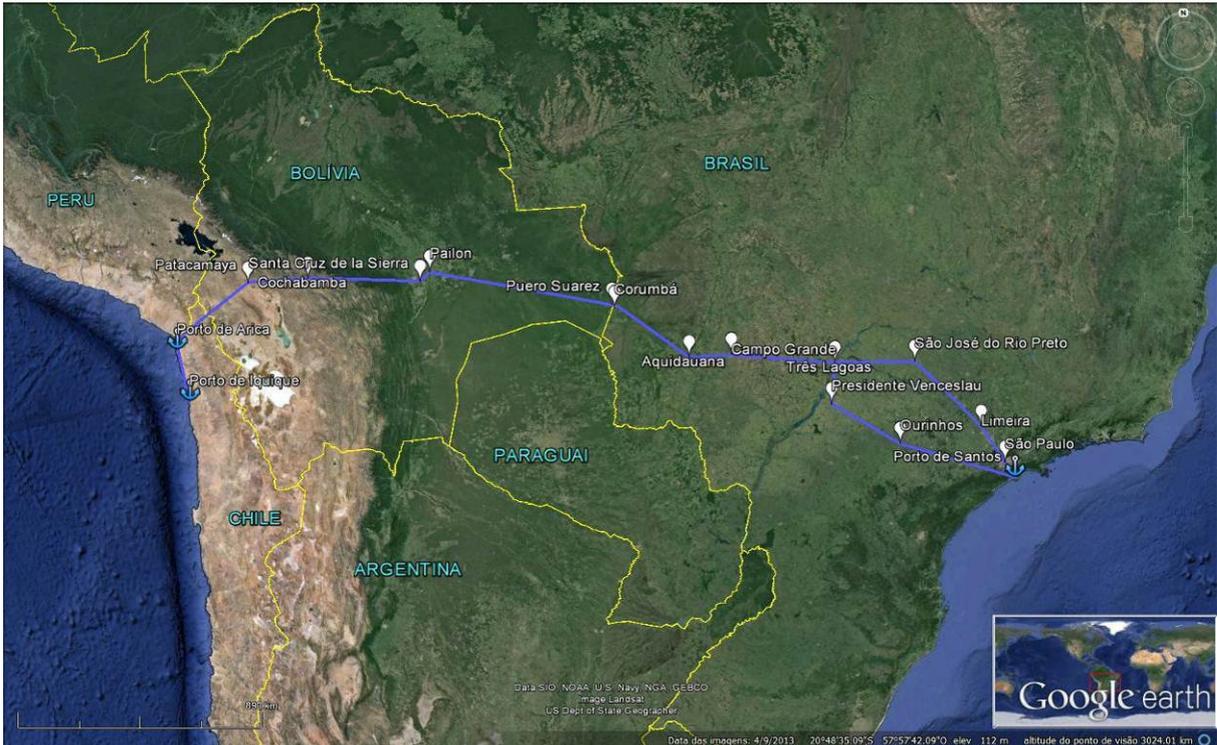


Figura 01 – Rodovia bioceânica
Autor: KUKIEL, E.D.G (2015).

Em Corumbá, a AGESA foi fundada no ano de 1988 com o intuito de fomentar o comércio, especialmente com a Bolívia. Sua criação e instalação ocorreram no ano de 1992, na fronteira Corumbá-Puerto Suárez, para a prestação de serviços técnicos relacionados com armazenagem, e movimentação de mercadorias de importação e exportação entre os dois países. Com a função de tornar mais ágil o processo de exportação e importação, estão presentes nessa empresa órgãos como: Receita Federal, Vigilância Sanitária, Ministério da Agricultura, entre outros.

Somado ao exposto, em Corumbá, desde 1998, possui espaço que pode ser utilizado como depósito de produtos na espera da liberação para ser exportado ou importado, diminuindo o custo das empresas de transporte com armazenamento (Figura 2).

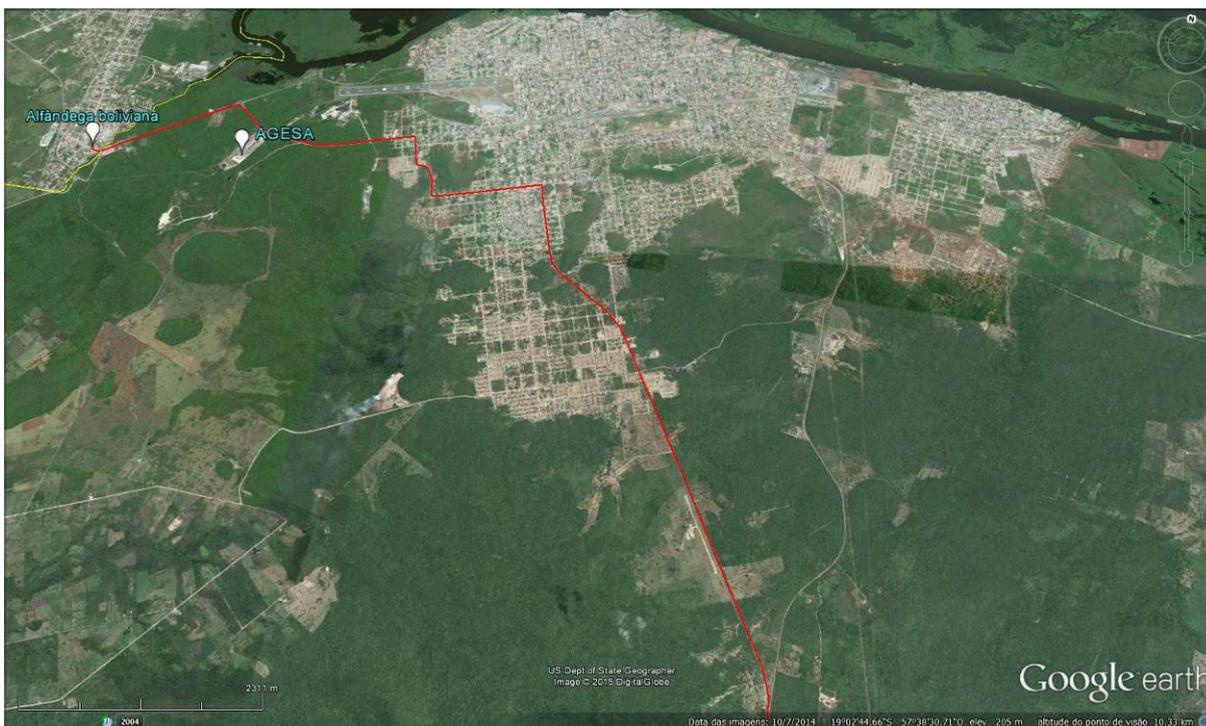


Figura 02 – Anel viário de Corumbá-MS
Autor: KUKIEL, E.D.G (2015).

Outro procedimento que tem simplificado o transporte internacional é permissão de tráfego dos veículos das transportadoras brasileiras em território boliviano, não sendo necessária a troca dos produtos de um caminhão brasileiro para um boliviano ou vice-versa na EADI dessa fronteira (SILVA, 2012).

Essa facilidade permitiu o aumento de empresas transportadoras no município de Corumbá, principalmente na zona denominada como anel viário. Essa área tem como função evitar o trânsito de veículos pesados nas áreas urbanas mais povoadas da cidade e possui extensão de 11,9 quilômetros.

Como pode ser visto na Figura 02, a expansão urbana já alcançou considerável trecho do anel viário, apesar de não estar densamente habitada. Se o crescimento da cidade continuar nessa direção, em breve essa iniciativa de deslocamento do fluxo de veículos pesados ficará debilitada em sua função original.

A rede férrea, outrora conhecida como Ferrovia Noroeste do Brasil - cuja linha ligava de Bauru, SP, até Corumbá, MS, tem sido usada como meio de transporte de *commodities* e produtos siderúrgicos. No momento atual está sob controle da América Latina Logística (ALL) que tem seu foco no transporte de produtos siderúrgicos para a Bolívia, como: vergalhões, bobinas e aço, realizando transporte

de minério para a empresa de mineração Vale – da área extrativa até seu porto fluvial em Ladário (SILVA, 2012).

No lado boliviano da fronteira, a ferrovia teve importante papel no crescimento da população e, ainda, continua a fazer o transporte de passageiros, ao contrário do lado brasileiro, ligando Puerto Quijarro a Santa Cruz de la Sierra, capital do Departamento. Além disso, é responsável pelo escoamento da produção da soja e da importação de combustíveis e bens intermediários, como máquinas e aço (SILVA, 2012).

Por não possuir uma saída direta para o oceano, a Bolívia procura sempre participar de projetos que permitam o acesso, de forma mais direta, aos oceanos Pacífico e Atlântico. Um desses projetos é a Hidrovia Paraguai-Paraná que surgiu como uma ferramenta estratégia de integração econômica regional e circulação de mercadorias (ZUGAIB, 2006).

O Paraguai é um rio internacional. Nasce nas proximidades de Cuiabá, no estado do Mato Grosso, Brasil, e desemboca no rio Paraná, na fronteira Paraguai-Argentina. O Paraná segue até o rio da Plata, onde se junta ao rio Uruguai. Esse canal hidroviário é meio fundamental de a Bolívia ter entrada ao oceano Atlântico, com dois possíveis trajetos: um em Puerto Buch, localizado no extremo sul do Departamento Santa Cruz; e outro pelo Canal do Tamengo, com extensão aproximada de 06 (seis) quilômetros, ligando a Laguna Cáceres, na Bolívia, ao Rio Paraguai, na cidade de Corumbá (ZUGAIB, 2006).

No final década de 1980, com a finalidade de viabilizar a hidrovia Paraguai-Paraná, foi instituído um projeto com a premissa de garantir a navegação de forma sustentável, e economicamente viável. Assim, a hidrovia teve seu início em Cáceres e terminou no rio da Prata, entre Argentina e Uruguai (ZUGAIB, 2006). Contudo, enfrenta dificuldades de concretização em razão das pressões de ambientalistas.

Entre os entraves principais ao canal do Tamengo, o fato de que as obras podem afetar o fornecimento de água no município de Corumbá. Vale dizer que o local de onde é retirada a água para a cidade fica na desembocadura desse canal no rio Paraguai (Figura 03).



Figura 03 – Estação de captação de água no rio Paraguai, em Corumbá
Autor: KUKIEL, E.D.G (2015).

De acordo com Zugaib (2006), no ano de 2004 foi criada uma comissão mista Brasil/Bolívia, na busca por alternativas para a navegação de grandes comboios no canal do Tamengo. Essa comissão permitiu uma maior troca de informações entre os países envolvidos na manutenção da navegação no canal do Tamengo (SILVA, 2012).

Existem duas centrais portuárias situadas nas margens do Canal do Tamengo, no lado fronteiro boliviano, responsáveis pelo embarque e desembarque de mercadorias. A Central Aguirre possui três terminais: um destinado a grãos, outro a combustíveis e um terceiro para contêineres. Este terminal funciona como posto aduaneiro e os produtos que ali chegam são, geralmente, designados ao Departamento de Santa Cruz (SILVA, 2012). O Porto da Gravetal S.A. é destinado ao embarque e desembarque de grãos e combustíveis (Figura 04). Na atualidade é controlada pela PDVSA, empresa venezuelana que pretende investir no aumento da capacidade importação de combustíveis com a construção de mais cinco tanques, somando-se aos dos três já existentes (SILVA, 2012).



Figura 04 – Portos na fronteira Brasil (Corumbá e Ladário) – Bolívia (Puerto Quijarro e Puerto Suárez)

Fonte: Silva (2012, p. 72).

Além dos produtos já mencionados, outro de grande relevância que entra na listagem de negociações entre Brasil e Bolívia é o minério de ferro extraído da Serraria do Mútun. Por questões já mencionadas, torna-se necessário um estudo de viabilidade logística para a exportação desse minério pela hidrovía Paraguai-Paraná.

Os produtos mais vendidos do Brasil para a Bolívia são bens de capital, produtos de linha branca, equipamentos para indústria e para agricultura, de papel, alimentos e outros bens de consumo. Já na pauta de produtos bolivianos que são exportados para o Brasil está o feijão, o borato de potássio, as madeiras e o gás natural, principal produto exportado através do gasoduto Brasil-Bolívia (SILVA, 2012).

Outro elemento dinamizador nesse espaço fronteiriço é a presença de fabricas de cimento em ambos os lados. O grupo Votorantim, por exemplo, possui fábricas de cimento (Figura 05) tanto no lado brasileiro, a Cimentos Itaú (Figura 5 A), como no lado boliviano, em Puerto Quijarro, a Itacamba Cimentos (Figura 5 B), aproveitando da grande reserva de calcário presente nos dois lados. Vale destacar que a unidade brasileira exporta clínquer para a fabricação de cimento para o lado boliviano. Nesse caso, existe uma integração na cadeia produtiva dessas duas empresas (SILVA, 2012).



Figura 05 – Fábricas de cimento do Grupo Votorantim: Corumbá e Puerto Quijarro
Fonte: KUKIEL, E.D.G (2015)

Neste estudo, é perceptível que os fluxos de mercadorias foram historicamente construídos entre e/ou pelas cidades fronteiriças aqui abordadas. Vários fixos foram materializados para facilitar/permitir/controlar o sistema de objetos e de ações relacionados aos transportes de mercadorias.

Considerações finais

A relação fronteiriça entre Corumbá/Puerto Quijarro apresenta um longo período de trocas de mercadorias e fluxos de pessoas. Contudo, essa dinâmica tem sofrido desequilíbrios pelo controle que o Brasil estabelece através das suas instituições, como AGESA, Receita Federal, Polícia Federal entre outros, provocando por vezes um aproveitamento unilateral das oportunidades que a fronteira proporciona.

Os desequilíbrios podem ser corrigidos com acordos entre os dois países, ou mesmo, a criação de uma zona de livre comércio, aproveitando as possibilidades já acenadas pelo Tratado de Roboré. Acordo esse que objetiva regular a vida nesse espaço fronteiriço, acenando para oportunidades e melhores condições para o desenvolvimento econômico, político e social.

Referências Bibliográficas

BENEDETTI, Alejandro. Lugares de frontera y movilidades comerciales en el sur sudamericano: una aproximación multiescalar. COSTA, E.A.; COSTA, G.V.L.; OLIVEIRA, M.A.M. **Fronteiras em foco**. Campo Grande: Ed. UFMS, 2011. p. 33-55. (Série Fronteiras).

COSTA, Edgar Aparecido. Os bolivianos em Corumbá-MS: construção cultural multitemporal e multidimensional na fronteira. **Cadernos de estudos culturais**, v.4, n.7, 2012. p.17-33.

COSTA, Edgar Aparecido da. Ordenamento territorial em áreas de fronteira. In: COSTA, E.A; OLIVEIRA, M.A.M. **Seminário de estudos fronteiriços**. Campo Grande: Editora UFMS, 2009. p. 61-78.

FIFER, Valerie. Bolivia's boundary with Brazil: a century of evolution. **The Geographical Review**, Vol. 132 (3), p. 360-372, 1966.

MACHADO, Lia O. Limites e fronteiras. Da alta diplomacia aos circuitos da ilegalidade. **Revista Território**, vol. 8, 2000. p. 9-29.

MANETTA, Alex. **Dinâmica populacional, urbanização e ambiente na região fronteiriça de Corumbá**. Dissertação (Mestrado em Demografia)-Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, 2009.

PICCOLO, Helga. Nós e os outros: conflitos e interesses num espaço fronteiriço (1828-1852). **Anais... XVII Reunião da Sociedade Brasileira de Pesquisa Histórica (SBPH)**. Curitiba: SBPH, 1998. p. 217-222.

QUEIROZ, Paulo R. C. **Uma ferrovia entre dois mundos: a E.F. Noroeste do Brasil na primeira metade do século 20**. Bauru: EDUSC, 2004.

SANTOS, Milton. **Por uma Geografia do Presente**. São Paulo: Hucitec 1996. p.137-247.

SANTOS, César R. Simoni. Sobre limites e fronteiras: a reprodutibilidade do estoque territorial para os fins da acumulação capitalista. **Confins**, v. 12, 2011.

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

URIESTE, F. C., Miguel. **Concentración y extranjerización de la tierra en Bolívia**. La Paz: Fundación Tierra, 2011.

ZUGAIB, Eliana. **A hidrovía Paraná-Paraguai**. Brasília: Funag, 2005.