



Mercator - Revista de Geografia da UFC
ISSN: 1984-2201
mercator@ufc.br
Universidade Federal do Ceará
Brasil

REESTRUTURAÇÃO PRODUTIVA EM CORUMBÁ-MS NA REGIÃO DO PANTANAL

REESTRUTURAÇÃO PRODUTIVA EM CORUMBÁ-MS NA REGIÃO DO PANTANAL

Mercator - Revista de Geografia da UFC, vol. 21, núm. 1, 2022

Universidade Federal do Ceará, Brasil

Disponível em: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=273674020001>

DOI: <https://doi.org/10.4215/rm2022.e21002>

REESTRUTURAÇÃO PRODUTIVA EM CORUMBÁ-MS NA REGIÃO DO PANTANAL

DOI: <https://doi.org/10.4215/rm2022.e21002>

Redalyc: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=273674020001>

ABSTRACT:

Um argumento geográfico fundamental é que a irrupção de agrupamentos econômicos ou técnicos significativos impacta o ritmo e o conteúdo das transformações em um espaço preexistente. Essas forças afetam esses espaços e são identificadas em uma perspectiva temporal dos ciclos econômicos. Essa linha de raciocínio é inegável, uma vez que, no caso de Corumbá-MS, diversas mudanças ocorreram ciclicamente. No entanto, em contraste com uma explicação unicausal e mudanças abruptas, defendemos uma perspectiva socioespacial baseada na ideia de agentes e processos econômicos coexistentes e justapostos, que provocam a reestruturação produtiva, cujo impacto pode ser sinuoso e realinhar em novas funções e dinâmicas geoeconômicas em curso.

KEYWORDS: Midwest Region, Corumbá-MS, Urban Geography, Socio-Spatial Restructuring, região centro-oeste, Corumbá-MS, geografia urbana, Reestruturação socioespacial, região centro-oeste, Corumbá-MS.

RESUMO:

É modelar em geografia o argumento de que a irrupção de agenciamentos econômicos ou técnicos significativos impacta o ritmo e o conteúdo das transformações no espaço preexistente onde essas forças incidem e que isso pode ser identificado numa perspectiva temporal de ciclos econômicos. Não se nega essa linha de raciocínio, pois, no caso de Corumbá-MS várias mudanças se processaram ciclicamente; porém, diferente de uma explicação unicausal e de mudanças abruptas, defendemos uma perspectiva socioespacial baseada na ideia de agentes e processos econômicos coexistentes e justapostos. Estes engendram reestruturações produtivas, cujo impacto pode ser sinuoso, e podem se realinhar em novas funções e dinâmicas geoeconômicas já em curso.

PALAVRAS-CHAVE: geografia urbana, Reestruturação socioespacial, Região Centro-Oeste, Corumbá-MS.

RESUMEN:

Es modelar en geografía el argumento de que la erupción de agencias económicas o técnicas significativas impacta el ritmo y contenido de las transformaciones en el espacio preexistente donde estas fuerzas están involucradas y que esto puede ser identificado en una perspectiva temporal de los ciclos económicos. A esta línea de razonamiento no se niega, porque, en el caso de Corumbá-MS, varios cambios fueron procesados cíclicamente, pero, a diferencia de una explicación unicausal y con cambios abruptos, defendemos una perspectiva socio-espacial basada en la idea de agentes y procesos económicos coexistentes yuxtapuestos. Estos engendran reestructuraciones productivas cuyo impacto puede ser sinuoso, y ellas pueden realinearse en nuevas funciones y dinámicas geoeconómicas ya en marcha.

PALABRAS CLAVE: geografia urbana, Reestruturação socioespacial, Região Centro-Oeste do Brasil, Corumbá-MS.

INTRODUÇÃO

Este trabalho critica as tendências que simplificam o curso dos desenvolvimentos em espaços econômicos com base em sínteses cíclicas, radicais e unificadoras. Associado a essas tendências está a desconsideração dos processos produtivos que coexistem temporal e espacialmente, que muitas vezes se unem para redirecionar ou redefinir o desenvolvimento local ou regional.

É evidente que a perspectiva dos ciclos econômicos está excepcionalmente presente nos estudos históricos, econômicos e geográficos. De fato, as mudanças econômicas podem ser cíclicas, alternando entre períodos de declínio e progresso econômico. Em geral, essa perspectiva busca identificar e determinar as inovações ou fatores decisivos que possam elucidar o curso dessas flutuações. No entanto, o espaço econômico também pode ser uma paisagem de vários processos produtivos paralelos que podem se tornar codeterminantes da

volatilidade econômica ou desempenhar um papel essencial na mitigação de crises em outros setores da economia local/regional.

Da mesma forma, numa perspectiva histórico-espacial mais detalhada, as mudanças estruturais nem sempre são tão radicais ou abruptas, mas podem ser mais prolongadas e, portanto, mais sinuosas, e até convergentes com outros processos.

Em termos espaciais, podemos revelar mais processos de interconexões setoriais do que divergências produtivas. Embora muitas vezes ignorados, os circuitos produtivos secundários ou externos podem se tornar os principais vetores da economia local e retroalimentar setores decadentes, processo que redefine ou, mais profundamente, reestrutura os rumos do desenvolvimento local.

Assim, o principal desafio de uma análise socioespacial é identificar possíveis agentes e processos espaciais vinculados a sistemas/circuitos pré-existentes que renovam o ciclo de continuidades e discontinuidades produtivas. Para sustentar esse argumento, utilizamos uma análise geohistórica dos processos econômicos para demonstrar como eles contribuíram decisivamente para a reestruturação econômica do município de Corumbá-MS e seu interior quando vistos sob uma perspectiva anastomosada.

A primeira parte deste trabalho detalha sua dimensão teórica de sustentação, seguida de uma discussão sobre quatro aspectos relacionados a Corumbá-MS: 1) o contexto geoeconômico; 2) os ciclos econômicos e produtivos da formação socioespacial da área; 3) como certas atividades, como o comércio fluvial, diminuíram devido não a um, mas a múltiplos fatores internos e externos; e, 4) nova reestruturação econômica que determinou a sustentabilidade econômica e espacial da região do Pantanal, apesar do refluxo de alguns segmentos e circuitos econômicos.

A PERSPECTIVA TEÓRICA

Em geral, as discussões sobre o desenvolvimento cíclico da economia capitalista decorrem das flutuações econômicas relativas à alternância entre dois antípodas: uma fase estável/estacionária e outra instável/descontínua.

Um corolário disso é que as formulações teóricas sobre os ciclos econômicos dependem *mutatis mutandis* da análise histórica em que o tempo é a dimensão primária. Afinal, as marchas e contramarchas

da economia pode ser demarcada no tempo, oferecendo uma melhor resolução das mudanças de comportamento e dinâmica sistêmica do sistema capitalista. As ondas Kondratieff mostram que os ciclos de depressão e crescimento estão relacionados a momentos críticos da economia capitalista, geralmente desencadeados por fatores cruciais, como revoluções tecnológicas, adaptações do sistema produtivo, momentos de crescimento econômico e, posteriormente, por momentos de retração da economia, produção e consumo, bem como recessões econômicas.

Os ciclos econômicos de Schumpeter (1982) são outra concepção clássica em que a análise histórica é central, embora combinada com análises teóricas e estatísticas (EKERMAN R.; ZERKOWSKI, R, 1984). Os ciclos de ascensão do autor decorrem de elementos autônomos, sobretudo, da combinação de fatores empresariais e algumas inovações tecnológicas que podem ser disruptivas e disseminadas por todo o sistema. Esses novos líderes podem alcançar altas taxas de lucratividade e redefinir a oferta e a demanda do mercado. As fases de declínio estão relacionadas à saturação tanto da oferta/demanda quanto da concorrência, levando à diminuição das margens de lucro e, por fim, à estagnação (FREEMAN, 1984).

Outro aspecto comum nas teorias dos ciclos econômicos é a demarcação de intervalos que seguem ou se justapõem entre as fases de grandes flutuações econômicas ou econômicas. Por exemplo, na perspectiva schumpeteriana, duas fases básicas de recessão/inovação correspondem a ciclos longos. Dentro deles, ou entre uma fase e outra, existem ciclos médios e pequenos como os postulados por Juglar 1, caracterizados por quatro fases: prosperidade, crise, liquidação e recessão.

Nossa crítica decorre de como a modelagem desse processo só acontece em termos temporais, muitas vezes ignorando várias interações espaciais. Apesar de apresentarem os processos econômicos como uma série de altos e baixos, os esquemas cíclicos do capital privilegiam o fator tempo; sua linearidade não consegue captar a simultaneidade das trocas, e sua dinâmica não se reflete na síntese desses modelos (LOBATO, 2006).

O caráter empírico das aparentes ondas e flutuações econômicas de curto, médio e longo prazos não pode ser negado aqui. Além disso, tanto as durações quanto as demarcações temporais são cruciais para entender as crises do capital. No entanto, o espaço e suas escalas determinam como as inovações e outros fatores são disseminados e combinados, que sob diferentes agentes e processos são co-determinantes dessas flutuações e reestruturações produtivas.

Este estudo discute as fases e ciclos de mudanças na área de Corumbá a partir de três concepções socioespaciais essenciais: a produção do espaço, a reestruturação espacial produtiva e o alcance das sincronidades e simultaneidades espaciais.

O primeiro conceito surge da ideia de que lugares ou regiões não são apenas espaços onde se localizam objetos e estruturas; pelo contrário, são onde ocorre uma determinada formação dinâmica social e espacial. Nesse sentido, podemos falar de produção espacial como um processo de construção social e histórica sob diferentes agentes/agências, que alteram formas, conteúdos e estruturas socioespaciais. Consequentemente, o espaço é dinâmico, pois está em constante reestruturação, com justaposições e contradições, em um contexto onde interagem forças produtivas, políticas e sociais (LEFEBVRE, 2013).

A noção de reestruturação espacial produtiva afeta os agentes e processos que alteram o curso do desenvolvimento e modificam o espaço socioeconômico existente sob novas formas de produção/inovação e acumulação de capital, engendrando novas dinâmicas de desenvolvimento local. Ainda que não totalmente desvinculados de processos passados ou da rugosidade onde ocorrem (SANTOS, 2006) ou mesmo de associações internas ou externas, eles podem se fundir ou anastomosar ao invés de divergir ou provocar rupturas em novas redefinições produtivas em um determinado espaço econômico

A terceira teoria enfatiza outra dimensão temporal das mudanças no e através do espaço, que não é apenas uma linha de sucessão temporal. Teorias ou formulações socioespaciais, como em Henri Lefebvre (2013), Milton Santos (2006) e Doreen Massey (2008), sempre enfatizaram a espacialização do tempo em um quadro de sincronidades e simultaneidades de agentes e processos. Eles diferem significativamente de abordagens que apenas visualizam as mudanças espaciais em uma perspectiva linear, unicêntrica e temporalmente sequenciada, encapsulando assim as várias narrativas em uma única temporalidade e escala geográfica (MASSEY, 2008).

Em oposição a essa linearidade, esses autores enfatizam que as mudanças espaciais são regidas não apenas por um evento espacial, mas por vários eventos ou tempos desiguais, alguns mais antigos e outros mais recentes, que se justapõem no território. Embora suas dinâmicas e circuitos sejam inicialmente assíncronos, eles podem convergir e determinar o curso do desenvolvimento socioespacial.

Tendo em conta estes três pressupostos, é possível falar em reestruturação espacial como um momento emergente de forças, agentes e circuitos econômicos que coexistem e podem adquirir protagonismo econômico ou funcional face a novas circunstâncias geoeconômicas (internas e/ou externas fatores). Essas formulações teóricas servirão para lançar luz sobre o processo de formação social e econômica de Corumbá e permitir o desenvolvimento de uma geografia múltipla em termos de desenvolvimentos, agentes e relações interesaciais.

O CONTEXTO GEOECONÔMICO DA REGIÃO DE CORUMBÁ

Localizada no centro geográfico da América do Sul, Corumbá-MS possui importante posição geográfica em território brasileiro. Faz parte de um quadro geopolítico e geoeconômico que abrange a navegação na Bacia do Prata, intercâmbios transfronteiriços e rotas comerciais e interoceânicas no Atlântico e no Pacífico.

Em 2020, sua população era de aproximadamente 112 mil habitantes³, e a tendência é de contínuo crescimento demográfico. No entanto, a cidade experimenta constantes interfluxos populacionais ao longo da fronteira. Recebe imigrantes de várias nacionalidades (bolivianos, paraguaios, haitianos, venezuelanos e outros), o que acarreta flutuações populacionais e, ao mesmo tempo, elemento de forte diversidade social.

As dimensões territoriais de Corumbá são realmente relevantes: o município é o 11º maior município brasileiro, abrangendo 44% do território do Pantanal Mato-grossense do Sul (ABDON; SILVA, 1998), desempenhando assim um papel fundamental neste bioma. O município inclui distritos urbanos, áreas rurais extensas, populações ribeirinhas, comunidades indígenas quilombolas e áreas de garimpo. Seu interior ainda incorpora o enclave geográfico da cidade de Ladário e as vizinhas cidades bolivianas de Puerto Quijarro e Puerto Suarez.

Devido a essa relevante estrutura geográfica, econômica e institucional, Corumbá é uma centralidade urbana na região do Pantanal Sul e faz fronteira com a Bolívia. Uma centralidade com uma gama de serviços públicos, como universidades e hospitais, atividades administrativas, jurídicas, militares e privadas. Também concentra significativo comércio tradicional da região. Outros aspectos que reforçam essa centralidade são as atividades econômicas estruturantes de médio e grande porte, como os setores portuário e extrativo mineral, articuladas com serviços complementares como empresas de transporte, escritórios e escritórios.

A cidade também possui significativa intermodalidade, com ligações por meio da Rodovia Federal 262, ligando as regiões Sudeste e Centro-Oeste no sentido Leste-Oeste. Além disso, o porto fluvial, que liga o Norte ao Sul, escoar os minérios extraídos no município pelo rio Paraguai e parte da produção de grãos das demais regiões do estado, que aproveitam a navegabilidade do rio e a isenção do imposto de exportação.

Embora Corumbá seja um espaço periférico e fornecedor de commodities no âmbito da economia capitalista e global, esta breve contextualização geoeconômica e geográfica mostra que longe de ser isolada, a cidade participa dos efeitos do crescimento econômico e estrutural do Sul- Mato-Grossense e também desenvolve escalas de intercâmbio para além do Centro-Oeste.

Abordaremos agora como, apesar da ascensão e queda de alguns setores econômicos, a reestruturação funcional e econômica não determinou a interrupção do desenvolvimento de longo prazo de Corumbá-MS.

O CICLO DE NAVEGAÇÃO FLUVIAL

Sob uma perspectiva cíclica, persiste o argumento comum de que o progresso local e regional de Corumbá enfraqueceu com o declínio do comércio fluvial e portuário, que interrompeu um ciclo de prosperidade, causado principalmente pela construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil na década de 1910 e por a conexão com o sudeste brasileiro.

Essa visão é notavelmente próxima da concepção schumpeteriana quando um ciclo de normalidade é interrompido pela determinação de fatores externos e inovadores, sendo os fatores endógenos menos decisivos. No sentido geoeconômico, a ferrovia torna-se o agente de inovação tecnológica que desorganiza/reorganiza as dinâmicas territoriais.

Ao invés de falar em deterioração, nossa análise considera que fatores externos e processos endógenos são codeterminantes de novos ciclos econômicos em Corumbá-MS. Para entender a validade desse argumento, partimos de uma reconstrução geohistórica desse processo cíclico.

O assentamento Corumbá 4 foi fundado durante o Império, na segunda metade do século XVIII: o objetivo era consolidar o domínio territorial no extremo centro-oeste para garantir a continuidade da produção de ouro na região cuiabana e afastar possíveis ameaças (QUEIROZ, 2009). Portanto, desde o início, Corumbá teve um papel geopolítico crucial como centro defensivo e na consolidação do limite territorial com a Bolívia e o Paraguai.

Porém, após várias negociações entre os países platineiros, a liberação do comércio fluvial no rio Paraguai em 1856 determinou significativamente os rumos do desenvolvimento geoeconômico de Corumbá e da

região do Mato Grosso naquele período (QUEIROZ, 2009). Corumbá tornou-se uma porta de entrada fluvial, ligando a distante região do Mato Grosso com cidades da Bacia do Prata e da costa brasileira (VALVERDE, 1972; QUEIROZ, 2009).

Porém, a Guerra da Tríplice Aliança contra o Paraguai (1864-1870) interrompeu esse comércio nascente, que foi retomado após o fim do conflito. Foi nessa retomada da navegação que o centro urbano de Corumbá começou a sentir os efeitos da abertura comercial extrarregional. A cidade tornou-se um importante centro comercial na economia mato-grossense e na ligação com as cidades platinadas.

O desenvolvimento comercial de Corumbá também se deveu às intervenções do governo imperial, como isenções de impostos de importação e investimentos que aumentaram o contingente militar da cidade e a construção de estruturas militares (QUEIROZ, 2009). Esses fatores também impactaram a população, pois aumentaram o consumo doméstico e o comércio na cidade. Ainda assim, uma nova geometria espacial na região mato-grossense foi se desenhando à medida que Corumbá se firmava como a principal porta de entrada fluvial do Centro-Oeste.

Embora a distância física fosse maior por via fluvial do que por terra, essa geometria espacial se baseava no reduzido tempo de viagem entre o interior do oeste e os centros econômicos do sudeste e sul do país, e com os portos platina, como Buenos Aires e Montevidéu. Assim, Corumbá tornou-se um centro urbano intermediário entre a capital provincial Cuiabá e os centros urbanos litorâneos do Brasil, Bacia do Prata e Europa.

Os principais produtos comercializados entre Cuiabá e Corumbá eram bens de consumo manufaturados europeus importados, não produzidos na região e dependentes das longas e exaustivas rotas terrestres pelo interior (MAMIGONIAN, 1986, SOUZA, 2008; FREITAS, 2017). A navegação de Corumbá a Cuiabá era feita em embarcações menores, que, também utilizando outras ligações fluviais, chegavam aos portos de Miranda e Aquidauana. Essas cidades, por sua vez, estenderam o comércio de manufaturados por via terrestre até a várzea de Vacaria (próxima a Campo Grande) e o Vale do Parnaíba, regiões mais a leste do Mato Grosso (QUEIROZ, 2009).

Entretanto, cabe destacar que, espacialmente, esse comércio fluvial conviveu com a reativação da pecuária no Pantanal após a Guerra do Paraguai, incluindo a produção e exportação de charque, caldo e extrato de carne, embora a concentração fundiária tenha sido mais intensa no Pantanal (ITO, 2000; CONTE, 2018).

Além disso, o renascimento da pecuária na região envolveu também o capital estrangeiro, principalmente comerciantes e pecuaristas da região platina, que, com crédito de seus países de origem e apoio do capital inglês, puderam efetivamente investir na produção de carne extratos, couro e carne do sol

O cultivo da erva-mate foi outro circuito produtivo que teve papel fundamental nas regiões do Pantanal e Corumbá. Os investimentos estrangeiros tiveram sucessivos impactos no comércio com a região do Prata. A erva-mate produzida no Pantanal concorria com a platina e com a produção do sul do Brasil (QUEIROZ, 2009; FREITAS, 2017).

A entrada de capital estrangeiro na região do Pantanal foi muito além da produção da erva-mate; incluiu o aumento da compra de terras na região, o domínio portuário da circulação fluvial do rio Paraguai e a crescente fixação da Argentina e do Uruguai pelo controle da produção de charque.

Essas agências estrangeiras atraíram a preocupação do Império brasileiro quanto ao controle do território Centro-Oeste, precipitando suas ações para uma reorganização da geopolítica da região (QUEIROZ, 2009) para garantir uma presença mais forte do Estado brasileiro na Bacia do Prata. Houve maior controle sobre o transporte marítimo e subsídios para empresas mercantes, que receberam o monopólio do transporte marítimo. Na verdade, a economia pantaneira e platina estava sob ingerência do Estado, fator muito relevante no ciclo econômico da região.

No período do comércio fluvial, Corumbá deixou de ser um centro urbano distante e se destacou dos grandes centros para adquirir status de regional, com uma teia de conexões econômicas mais densa do que antes. A vida urbana refletiu essa mudança com um clima relativamente cosmopolita, graças a diversas

iniciativas culturais, como o surgimento de uma imprensa local, clubes esportivos e salões de dança apreciados pelo segmento comercial e rural local (SOUZA, 2008).

No início da República, o Estado brasileiro buscou mais aproximações e acordos com países platinados, como Bolívia e Paraguai. A chegada da Ferrovia Noroeste do Brasil no início do século XX insere-se nesse contexto geopolítico, ligando o Sudeste ao Oeste do país e, posteriormente, à Bolívia. Por fim, a ferrovia definiu uma nova geometria espacial no Centro-Oeste, pois possibilitou o acesso dos países platinados ao Atlântico e fortaleceu a expansão da economia regional do Sudeste brasileiro, ampliando seu mercado consumidor e ampliando seu acesso à matéria-prima materiais.

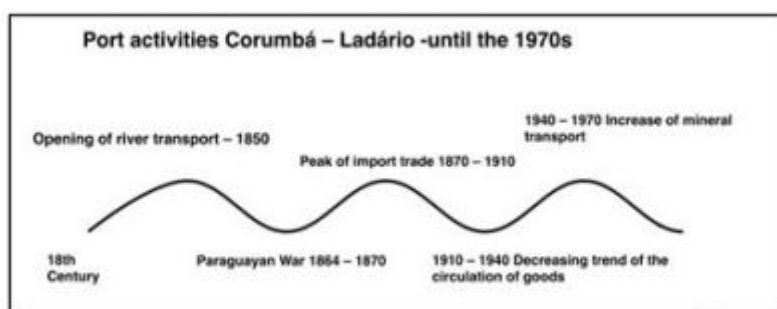
Além de abrir um novo caminho para o Sudeste brasileiro, que se tornou mais uma porta de entrada para o Centro-Oeste, a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil também favoreceu o desenvolvimento econômico de outros centros urbanos ao longo desse eixo, como foi o caso da cidade de Campo Grande

Um argumento chave é que o eixo ferroviário Noroeste do Brasil foi decisivo no declínio comercial e fluvial de Corumbá (REYNALDO, 2007; MAMIGONIAN, 1986), uma vez que a ferrovia desacelerou o ritmo ascendente do crescimento regional do município ao deslocar a -placa do eixo econômico para o Sudeste brasileiro, bloqueando a projeção urbana e regional de Corumbá no Centro-Oeste. Assim, há um “antes e depois” da ferrovia na história de Corumbá ao identificar um ciclo de apogeu e declínio.

Contrariando esta tese, defendemos que, no caso de Corumbá, a cidade não declinou com a chegada da ferrovia. Houve queda no comércio fluvial de importação, mas não foi excessiva e já ocorria devido a uma combinação de fatores endógenos e externos pré-existentes.

O que está em jogo aqui é que o ciclo do comércio portuário importador vivenciado por Corumbá foi justaposto em paralelo a outros processos produtivos emergentes, como os circuitos da pecuária e da ervamate, que sustentariam novos ciclos econômicos. Além disso, essas atividades estavam ligadas a uma divisão territorial do trabalho relativamente diversificada (importação de mercadorias, exportação de minerais, mercado de carne bovina).

Como será discutido a seguir, o ciclo das atividades portuárias comerciais no rio Paraguai, na segunda metade do século XIX, passou por redefinições econômicas e funcionais sob a dinâmica de outros segmentos produtivos que deram sustentabilidade econômica e urbana à cidade, como aconteceu com o surgimento das atividades de extração mineral e a consequente reformulação do porto (figura 1):



#FIG2EN.JPG

Figura 1 -

Comércio portuário de Corumbá e Ladário8 entre 1800 - 1970.

Fonte: Do autor

O MODELO DE COMÉRCIO DO RIO PLATINUM E SEU IMPACTO EM CORUMBÁ

Dizer que “o ciclo comercial do porto de Corumbá diminuiu” implica desde o início que estamos nos referindo a um ciclo cujo arco durou várias décadas, e nesse arco houve várias fases. Corumbá mediou um circuito de trocas de grande abrangência geográfica neste vasto arco temporal, atingindo a Bacia do

Prata e importantes centros urbanos brasileiros, como Rio de Janeiro e Santos (MAMIGONIAN, 1986). No entanto, foi também um desenvolvimento sob diferentes continuidades e discontinuidades, ou seja, intermediário entre ciclos produtivos e econômicos.

O ciclo do comércio fluvial teve início na década de 1850, quando Corumbá obteve o livre trânsito de embarcações nacionais e estrangeiras no rio Paraguai por decreto imperial, seguido de uma paralisação devido à Guerra do Paraguai e às flutuações ocorridas no século XX, até este modelo comercial terminou na década de 1940.

Muitos fatores e situações conjunturais precisam ser articulados para explicar a crise do comércio fluvial em Corumbá no início do século XX; a chegada da ferrovia não é um desses fatores.

Um dos fatores foi a queda nas mercadorias importadas da Europa e dos países platinados que chegavam a Cuiabá por via fluvial. Essa queda resultou de diversas conjunturas políticas e econômicas externas, como a Primeira Guerra Mundial, mas, sobretudo, durante a Grande Depressão, que reduziu significativamente os fluxos de bens e capitais em várias partes do mundo (CORRÊA, 1999; QUEIROZ, 2009).

Além dessas duas circunstâncias de peso, havia fatores internos problemáticos que, no caso da navegação comercial de Corumbá, já eram crônicos e anteriores ao século XX. Os fatores mais comuns foram a manutenção das estruturas portuárias e fluviais. A manutenção dos sistemas portuário e alfandegário pelo Estado brasileiro era constantemente problemática e deficiente, o que limitava suas próprias receitas e dificultava a fluidez do comércio fluvial.

Além disso, a navegabilidade do rio Paraguai e alguns de seus afluentes sofreram interrupções, em geral, devido aos fatores hidroclimáticos da região, especialmente durante as secas, como nos prolongados períodos de menor volume dos rios do Pantanal, que atrasaram ou impediram navegação, especialmente no eixo Corumbá-Cuiabá (REYNALDO, 2007), e envolveu serviços de dragagem extremamente caros.

A longa distância entre a então capital do Rio de Janeiro e a região de Corumbá foi outro fator, pois houve demora em diagnosticar problemas e tomar decisões para resolvê-los. Além disso, essa enorme extensão geográfica contava com poucos centros urbanos para favorecer uma logística intermediária mais sustentável e eficiente.

A transição tumultuada do Império para a República também foi relevante. A região Centro-Oeste foi marcada por acirradas disputas políticas locais, o que fragilizou a tomada de decisões do estado quanto à melhoria das estruturas portuárias e de navegação.

Dada a dificuldade do Estado em gerir a navegação fluvial, uma solução parcial encontrada pelo Estado brasileiro foi conceder concessões a empresas privadas. No entanto, esta alternativa não conseguiu resolver os problemas e gerar um comércio fluvial mais sustentável e consistente.

Exemplo disso foi a concessão de subsídios à Cia. Lloyd Brasileiro, uma das empresas que detém a concessão para o transporte de mercadorias e passageiros no Rio Paraguai. Essas outorgas e/ou isenções visavam garantir o serviço prestado e manter a comunicação entre Corumbá e Platina e os portos nacionais. No entanto, a empresa era alvo de constantes reclamações de usuários e comerciantes locais quanto à qualidade de seus serviços (REYNALDO, 2007).

Essas reclamações incluíam problemas com navios encalhados e atrasos na chegada de mercadorias, que foram danificadas. As tarifas eram altas, encarecendo os produtos e desestimulando o comércio. A precariedade do porto e das embarcações colocam em risco a segurança dos passageiros, muitas vezes sobrecarregados de carga.

Os navios que partiam da Europa ou do Brasil muitas vezes pagavam taxas abusivas que equivaliam a pedágios forçados para os portos de platina, tornando os afretamentos mais caros e incentivando o contrabando e a evasão fiscal nos portos brasileiros (REYNALDO, 2007).

Portanto, pode-se inferir que o fluxo das transações comerciais foi preservado, mas houve sérios problemas estruturais crônicos, tanto no porto quanto na navegabilidade da hidrovia.

As fragilidades estruturais e administrativas não significam que o comércio portuário que ligava Corumbá a Cuiabá não fosse rentável; ao contrário, gerou um fluxo comercial significativo, tanto que Corumbá teve um comércio animado com a instalação de importantes casas bancárias, hotéis e restaurantes sofisticados (SOUZA, 2008).

No entanto, esse comércio importador internacionalizado (QUEIROZ, 2009) estava predominantemente nas mãos de poucos comerciantes bem capitalizados: uma burguesia mercantil composta muitas vezes por estrangeiros que migravam para a cidade com significativas reservas de capital para investimento (CORRÊA, 1985; LAMOSO, 2001; XAVIER, 2006; QUEIROZ, 2009). Portanto, uma fração da classe comercial de Corumbá efetivamente aproveitou essa riqueza econômica. A seção seguinte examina como a ferrovia entrou na reestruturação econômica de Corumbá e da região de Mato Grosso.

O PAPEL DA FERROVIA NA REORGANIZAÇÃO ECONÔMICA DO PANTANAL

A Estrada de Ferro Noroeste do Brasil foi inaugurada em 1914 e garantiu a ligação ferroviária entre o Centro-Oeste e o Centro-Sul do Brasil, gerando crescimento econômico e demográfico entre Três Lagoas e Porto Esperança no território do sudoeste mato-grossense 9.

De fato, longe de limitar o crescimento de Corumbá, a ferrovia trouxe tantos benefícios a Corumbá quanto o porto, pois essa via terrestre abria uma ligação direta e fluida com o Sudeste brasileiro, região que, à época, já experimentava forte crescimento econômico e crescimento mercantil, principalmente com o surgimento de São Paulo, cujo crescimento foi impulsionado pelo cultivo do café e pela fabricação de brotos.

Vale ressaltar que o diferencial de desenvolvimento do Sudeste brasileiro sempre esteve geograficamente vinculado ao interior do Centro-Oeste. A origem de cidades como Cuiabá, Cáceres e outras no Mato Grosso teve uma orientação geoeconômica com Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo 10. Ou seja, antes das atividades da navegação comercial, havia uma ligação com o sudeste por vias terrestres paralelas ao porto de Corumbá.

A chegada da ferrovia no início do século XX mal conseguiu rearticular o fluxo de pessoas, mercadorias e comércio com a região Sudeste, com destaque para a pecuária, que, no caso da região de Corumbá, concentrava grandes rebanhos (SILVESTRE, 2014). Antes e durante a fase portuária, a região já era produtora de produtos primários, como carne e couro, para outras regiões via estradas de gado.

De fato, a ferrovia reorganizou a fazenda de gado existente, buscando melhores condições competitivas (CONTE, 2018). Além disso, esse rearranjo da pecuária não foi radical, mas um processo de marchas e contramarchas, visto que a plena ligação ferroviária com Corumbá só ocorreria em 1952.

Portanto, a ferrovia foi fundamental para a reestruturação econômica e funcional de Corumbá ao ligar parte da economia pantaneira ao mercado consumidor que mais cresce no país. Assim, pode-se entender que a existência econômica de Corumbá transitou entre diferentes centros gravitacionais ao longo de sua história, tendo em primeiro plano a Bacia do Prata ou o Sudeste brasileiro.

AS CONTINUIDADES E DESCONTINUIDADES PRODUTIVAS DO ESPAÇO CORUMBÁ

A seção seguinte apresenta um panorama mais amplo e consistente das continuidades e descontinuidades dos ciclos econômicos em Corumbá e na região do Mato Grosso do Sul.

O primeiro ponto a considerar é que o capitalismo na virada do século XX era uma produção espacial composta por várias forças e justaposições de práticas espaciais e econômicas cujas interconexões e trocas já atingiam escalas intercontinentais. Esse processo espacial e econômico surgiu com a industrialização, que intensificou a rede de trocas e passou a abranger espaços (mercados) cada vez mais amplos e distantes (LEFEBVRE, 2013).

A Bacia do Prata e o Centro-Oeste brasileiro inseriram-se periféricamente nesse processo de expansão capitalista a partir dos grandes centros europeus, tanto como exportadores de matérias-primas quanto como importadores de manufaturados desses grandes centros econômicos.

Nesse contexto, é notável que a região de Corumbá não vivia apenas do comércio de mercadorias importadas. Nesse período, a navegação fluvial e as rotas terrestres exportavam diversos produtos do mangue, como gado, sal, poaia 11, erva-mate e extrato de carne para os países platinos e região sudeste (QUEIROZ, 2009).

Nesse contexto, Corumbá e seus remansos pantanosos ajustaram-se periféricamente desde a década de 1870. Portanto, pode-se dizer que Corumbá experimentou tanto um dinamismo econômico local endógeno quanto um dinamismo regional exógeno, pois a cidade e o Centro-Oeste estavam inseridos em um contexto transnacional contexto geometria econômica.

O segundo ponto é avaliar o que representava essa dimensão de mudanças na geoeconomia mato-grossense quando predominava o comércio fluvial e do qual Corumbá fazia parte. A esse respeito, autores como Medrano (1989) e Queiroz (2009) defendem que o efeito desse período está superestimado, pois, na verdade, foi um processo urbano, demográfico 12, urbano e econômico mais modesto do que costuma ser apresentado.

O período mercantil da navegação fluvial não provocou um deslocamento da cadeia produtiva mato-grossense, nem uma inserção mais robusta e competitiva com outras regiões brasileiras entre os séculos XIX e XX. O aumento da circulação comercial de produtos manufaturados na região não impactou significativamente outros setores econômicos, como pecuária e agricultura.

Na prática, a economia era altamente dependente de gastos públicos e isenções de impostos sobre importações; embora apoiassem o comércio, não beneficiavam as exportações, que eram pesadamente tributadas (XAVIER, 2006; QUEIROZ, 2009). Além disso, a onerosa tributação sobre o sistema produtivo incentivava o contrabando de mercadorias como charque, erva-mate e couro para as regiões platina e brasileira, por vias terrestres e até pelo porto de Corumbá (XAVIER, 2006).

Outro entrave ao maior vigor da economia do Centro-Oeste era a concorrência com outras regiões do país. Por exemplo, embora a região desenvolvesse atividades econômicas que abasteciam outras regiões, como carne e erva-mate, vale ressaltar que essas atividades não eram exclusivas do Centro-Oeste: competia, com menos vantagens comparativas, com outras regiões, como gado mineiro e capim - Mate do Sul, que ficavam mais próximos dos grandes mercados consumidores.

Portanto, quando comparamos ou justapomos esse quadro com a escala do espaço econômico brasileiro da época, fica claro que as regiões de Mato Grosso e Corumbá eram espaços em gradual integração inter-regional. Em outras palavras, eles estavam em transição do isolamento econômico para a integração com as economias platina e brasileira.

Tudo isso fazia parte do tímido e lento processo evidenciado por Milton Santos (1983) de articulação dos ex-isolados arquipélagos econômicos brasileiros, que estavam sob o controle quase total das demandas do mercado externo.

Portanto, a inserção de Corumbá na geoeconomia local, regional e nacional por meio da navegação fluvial representou e se inseriu em um contexto de mudanças econômicas modestas quando comparadas, por exemplo, com o sudeste brasileiro neste período. No entanto, isso não invalida o argumento de que os fluxos de pessoas, bens e serviços resultantes das atividades fluviais comerciais não foram muito mais significativos em comparação com as fases anteriores.

Além disso, Corumbá não tinha produção exclusiva ou dependência comercial em termos locais e regionais. O desenvolvimento de outros setores produtivos na região de Corumbá e Pantanal costuma ser ignorado (erva-mate, carne, mineração e pesca). Estes foram justapostos, afetando diferentes estratos populacionais e constituindo outros espaços sociais e produtivos regionais. Esse fato socioespacial e econômico é muitas vezes negligenciado, mas era fundamental oferecer à cidade condições de continuar crescendo, mesmo com a crise comercial dos rios a partir do século XX.

Outro aspecto que favoreceu a constante reestruturação produtiva de Corumbá foi a intermodalidade de transporte, a começar pelo próprio porto de Corumbá, que se ligava ao Porto Esperança mais a jusante no rio Paraguai, onde a Estrada de Ferro Noroeste chegou em 1914. Essa coligação permitiu a Corumbá continuar distribuindo mercadorias importadas de outros países e continuar importando produtos manufaturados da região Sudeste e abastecendo a vasta área de Mato Grosso (QUEIROZ, 2009).

Além disso, as atividades portuárias comerciais que declinaram durante a Grande Depressão Econômica e as Grandes Guerras foram retomadas posteriormente, principalmente nas décadas de 1950 e 1960, com o desembarque de trigo argentino destinado aos engenhos de Mato Grosso. Além disso, o porto passou a descarregar o gado do Pantanal por meio de navios de gado, que, por sua vez, eram interligados por ferrovia aos frigoríficos da Região Sudeste (GALEANO, 2006). Na década de 1980, o porto de Corumbá, juntamente com a nova Rodovia 262, tornou-se também um escoamento da produção de grãos para o mercado nacional e internacional.

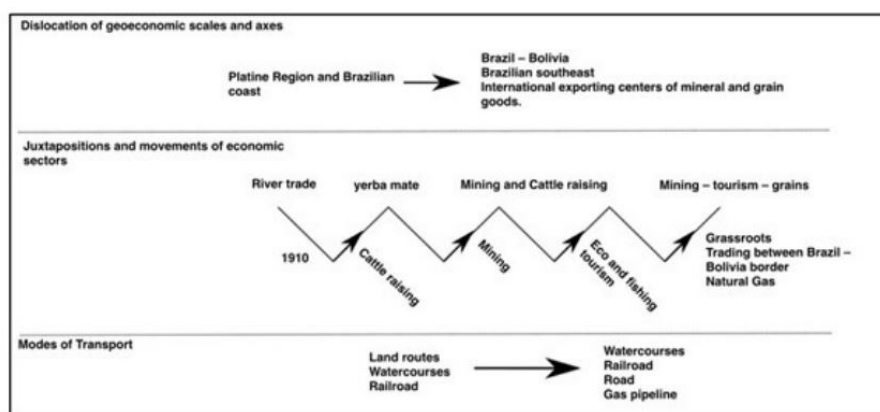
A inversão da predominância de um eixo importador para exportador é evidente. Ou seja, de uma cidade que intermediava a importação de mercadorias dos mercados europeu e platina para o norte de Mato Grosso, Corumbá tornou-se uma cidade portuária direcionando o escoamento da produção mineral e agrícola da região para outros mercados em um sistema de transporte intermodal.

A mineração também teve papel fundamental nos ciclos posteriores da economia de Corumbá, principalmente a partir da década de 1950¹³, quando passou a ser bastante ativa em minério de ferro e manganês, com expressivos aportes financeiros de empresas públicas e privadas (HANY, 2005; MATIAS, 2014). No entanto, como destacou Lamoso (2012), a mineração deve ser vista como uma atividade com seu próprio ciclo de expansão e contração. Essa dinâmica decorre principalmente de flutuações de preços e demandas externas, mas tem impacto direto na geoeconomia local e regional.

Na década de 1970, a pecuária do Pantanal entrou em crise; as causas incluíram enchentes mais frequentes na região (ISQUIERDO, 2010) e competição com gado em outras áreas do Centro-Oeste (Campo Grande e região de Goiás). No entanto, mais uma vez, outro ator coadjuvante da economia local entrou em cena e tornou-se relevante na reestruturação econômica local, nomeadamente o turismo.

O turismo tornou-se uma atividade econômica significativa, consolidando-se como um setor vital na economia do Pantanal desde a década de 1980 (LAMOSO, 2012), mitigando a crise da pecuária e a recessão econômica da época, que afetava a produção industrial e o comércio da cidade (BRITO, 2011). Assim, o turismo tornou-se parte essencial da economia local, gerando empregos e aquecendo a economia durante a recessão de outros setores.

A Figura 2 abaixo resume os ciclos e reestruturações da região de Corumbá desde o início do século XX.



#FIG3EN.JPG

Figura 2 -

A geoeconomia de Corumbá no Pantanal Sul.

Fonte: Pelo autor.

Atualmente, Corumbá é uma cidade multimodal, articulando atividades portuárias, rodoviárias e ferroviárias, além do gasoduto Brasil-Bolívia. No entanto, há indícios de mudanças estruturais e societárias em Corumbá e região, como o aumento da população urbana e dos fluxos migratórios transfronteiriços (MANETTA, 2009), a expansão da malha urbana e o aumento da periferização da cidade e a necessidade urgente de melhorar a comunicação e as ligações rodoviárias regionais entre os distritos próximos e as cidades 14.

Os efeitos dessas dinâmicas espaciais e socioeconômicas recentes têm se expandido dramaticamente no bioma Pantanal e seus sistemas bióticos e abióticos. Ao mesmo tempo, essas pressões econômicas e demográficas continuam ocorrendo internamente e se deslocam para o exterior e estão associadas a pressões externas a esse geossistema natural 15.

Todos estes aspectos carecem de uma análise mais sistemática, pois sugerem um adensamento econômico e funcional mais significativo ou uma nova reestruturação geoeconômica em curso.

CONCLUSÃO

Este trabalho procurou desenvolver uma análise socioespacial menos radical e linear, considerando o conjunto de agrupamentos sociais e econômicos que coexistem no espaço e engendram reestruturações futuras. Mesmo assim, não nega os ciclos econômicos vigentes que prevaleceram por um período prolongado, mas coexistem em paralelo com outras atividades em andamento.

No caso de Corumbá, é evidente que os espaços urbano, rural e portuário tiveram dinâmicas justapostas e paralelas no âmbito de sua formação socioespacial, embora com ritmos e conteúdos distintos. Além disso, nem sempre as mudanças produtivas e econômicas são resultado de eventos disruptivos, que rompem totalmente com o ciclo anterior, e não estão vinculadas aos ciclos econômicos emergentes.

Como vimos no caso de Corumbá, outros circuitos econômicos foram sendo redefinidos e até mesmo setores em declínio foram reativados, como a atividade portuária da cidade. Assim, a cidade continuou a sustentar o crescimento demográfico, econômico e estrutural mesmo durante as crises e discontinuidades de seu setor econômico portuário.

Houve declínio de setores econômicos ao longo da história de Corumbá e do Pantanal, mas o crescimento da cidade não diminuiu, embora essa expansão tenha sido disfuncional, pois também gerou novos problemas e desafios urbanos e ambientais.

Finalmente, postulamos que os estudos geoeconômicos não devem depender apenas de uma análise sequencial e linear dos fatos; em vez disso, devem considerar como as evidências e/ou processos espaciais se desdobram em uma geografia de simultaneidades e coexistências que potencialmente estimulam novas direções e reestruturações socioespaciais.

NOTAS

1- Joseph-Clément Juglar foi pioneiro em entender a periodicidade das flutuações ou ondas econômicas a partir de dados estatísticos. Seu trabalho se concentra em ciclos menores cuja ascensão e queda compõem movimentos de prosperidade, crise, liquidação e recessão.

2- Embora a abordagem aqui privilegie a escala local/regional na concepção de Edward Soja (1993), as reestruturações espaciais e produtivas estão sempre ligadas a um nível superior às mudanças produtivas do capitalismo e com repercussões em vários setores e paisagens.

3- Informações geradas pelo IBGE no site institucional: <https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/ms/corumba.html>. Acessado em 03/10/2021.

4- Primeiro com o Forte Coimbra em 1775 e depois com o povoado de Albuquerque em 1778, que daria origem ao distrito de Corumbá.

5- Este termo tem origem em Doreen Massey (2000; 2007) ao se referir a trocas econômicas cujas interações espaciais ou de poder são assimétricas entre agentes e/ou lugares, nas quais novos caminhos ou caminhos geram avanço/declínio de lugares que perdem/ganham importância. É uma discussão presente também em Raffestin no clássico *Por uma Geografia do Poder*.

6- De seis meses de viagem por via terrestre a um ou dois meses por via fluvial, considerando a distância entre Cuiabá e as cidades do litoral sudeste (SOUZA, 2008).

7- Conforme aponta Xavier (2006), são bens diversos, como cimento inglês, vinho português, tecidos finos franceses, maquinaria pesada para indústria, ferragens, móveis, eletrodomésticos, tecidos, artigos de luxo, bebidas finas, sal, vidro, porcelana e novidades da moda.

8- Ladário é uma cidade portuária de aproximadamente 23.000 habitantes que constitui um enclave no território de Corumbá.

9- No entanto, ainda não houve o desmembramento territorial entre Mato Grosso e Mato Grosso do Sul, ocorrido em 1977.

10- Processo originário do movimento Monçoeiro, que foram expedições bandeirantes ao sertão ocidental entre os séculos XVIII e XIX. Essas expedições ocorreram principalmente ao longo dos rios e visavam escravizar indígenas e explorar minas de ouro.

11- Um tubérculo medicinal popular no mercado europeu; um dos primeiros produtos extrativistas da província de Mato Grosso, cujo comércio se destacou a partir da segunda metade do século XIX.

12- Ao longo de quatro décadas (décadas de 1870 a 1910) a população passou de 6.000 para aproximadamente 15.000 habitantes, no auge do comércio de importações.

13- Na década de 1910, a mineração pela Companhia do Urucum já havia começado significativamente com capital belga.

14- Muitas dessas informações preliminares surgiram de observações diretas e consultas a jornais diários como *Correio Corumbaense* e *Diário do Pantanal*.

15- A exemplo do avanço da cultura da soja e outras lavouras de grande porte em áreas do peripantanal (bordas do Pantanal), que resultam em desmatamento e crescente perda de cobertura original, colocando esse bioma em risco de processos de assoreamento e inundações em algumas áreas da planície pantaneira, impactando a vida econômica e cultural de quem ali vive.

REFERÊNCIAS

- ABDON, M. M.; SILVA, J. S. Delimitação do Pantanal Brasileiro e suas sub-regiões. *Pesquisa Agropecuária Brasileira*, v. 33, n. 10 Número Especial, p. 1703-1711, Fóruns. 1998. Disponível em: .
- BRITO, N. M. Mineração e desenvolvimento regional em Corumbá-MS. 2011. Dissertação (Dissertação de Mestrado em Geografia). Universidade Federal da Grande Dourados, Dourados-MS.
- CONTE, C. H. A formação socioespacial de Corumbá e a atividade pecuária. *Caderno de Geografia*, v. 28, n. 53, p. 510-530, 2018.
- CORRÊA, L. S. Corumbá: o comércio e o casario do porto (1870-1920) In: *Casario do porto de Corumbá*. Campo Grande: Fundação de Cultura de Mato Grosso do Sul, 1985. p.23-57
- CORRÊA, L.S. História e fronteira: o Sul de Mato Grosso, 1870-1920. Campo Grande: Ed. UCDB, 1999.
- HANY, F. E. S. Corumbá, Pantanal de Mato Grosso do Sul: periferia ou espaço central? 2005. Dissertação de Mestrado (Mestrado em Estudos Populacionais e Pesquisas Sociais). Programa de Pós-Graduação Escola Nacional de Ciências Estatísticas - ENCE/IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, Rio de Janeiro.
- FREEMAN, C. Inovação e ciclos econômicos de desenvolvimento econômico. *Ensaio FEE*, Porto Alegre, v.5, n.1, p. 5-20, 1984.
- FREITAS, E. P. Corumbá (MS) e as metamorfoses nas políticas brasileiras de ordenamento territorial e seus impactos na região de fronteira Brasil-Bolívia. *Geofronter*, v. 1, n. 4, p. 16–29, 2017.
- GALEANO, R. D. Transportes de commodities do agronegócio e de minerais na Fronteira Brasil-Bolívia: um estudo sobre a estrutura portuária em Corumbá, Ladário e Puerto Quijarro. 2006. Dissertação (Dissertação de Mestrado. Universidade Federal de Mato Grosso do Sul, Campo Grande.
- ISCHIERDO, S. W. G. O Relevô do Sítio Urbano de Corumbá. VI Seminário Latino-Americano de Geografia Física. Universidade de Coimbra, 2010.
- ITO, C. A. Corumbá: O Espaço da Cidade Através dos Tempos. Campo Grande – MS: UFMS, 2000.
- CORRÊA, Roberto Lobato. *Estudos Sobre a Rede Urbana*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006.
- EKERMAN R.; ZERKOWSKI, R. A análise teórica schumpeteriana do ciclo econômico. *Revista Brasileira de Economia*, v.38, n.3, p.205-228, 1984.
- LAMOSO, L. P. A exploração de minério de ferro no Brasil e no Mato Grosso do Sul. 2001. Tese (Doutorado em Geografia) – Departamento de Geografia, Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras da Universidade de São Paulo, Universidade de São Paulo, São Paulo.
- LAMOSO, L. P. Reflexões sobre a Corumbá do início do século XXI. In: MORETTI, Edvaldo Cesar; BANDUCCI JUNIOR, Álvaro. (Org.). *Pantanal: territorialidades, culturas e diversidade*. Campo Grande: Editora UFMS, 2012, v. 1, p. 141-171.
- LEFEBVRE, H. A produção do espaço. Trad e Introdução Emilio Martínez Gutiérrez. Madrid: Editora Capitain Swing (Col. Entrelíneas), [1974] 2013.
- MAMIGONIAN, A. Inserção de Mato Grosso ao mercado mundial e a gênese de Corumbá. *Geosul*, n.1, 1986.
- MASSEY, D. Um senso global de lugar. In: Arantes, Antônio (org). *O espaço da diferença*. Campinas: Papirus, p. 177-186, 2000.
- MASSEY, D. Pelo espaço: uma nova política da espacialidade. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2008.
- MASSEY, D. Geograficamente consciente. *Geographia (UFF)*, v. 19, n. 20, p. 36–40, 2017.
- MATIAS, S. S. Considerações sobre a questão da vulnerabilidade ambiental na cidade de Corumbá-MS. Dourados-MS: Universidade Federal da Grande Dourados. 2014. Dissertação de Mestrado (Mestrado em Geografia) - Faculdade de Ciências Humanas da Universidade Federal da Grande Dourados, 2014.
- MEDRANO, L. I. Z. A livre navegação dos rios Paraná e Uruguay: uma análise do comércio entre o Império brasileiro e a Argentina (1852-1889). 1989. Tese (Doutorado em História), USP, São Paulo.
- QUEIROZ, P. R. C. A navegação na bacia do Paraná e a integração do antigo sul de Mato Grosso ao mercado nacional. *História Econômica e História de Companhias*, v. 7, n. 1, p. 1–31, 2009.

- REYNALDO, N. I. Comércio e navegação no rio Paraguai (1870-1940). Em. XI Conferência Interescolar / Departamentos de História. Departamento de História. Faculdade de Filosofia e Letras. Universidade de Tucumán, 19-22 de setembro de 2007, Tucumán, 2007. Disponível em: <https://www.academica.org/000-108/81.pdf>. Acesso em 23/04/2020.
- SANTOS, M. A Urbanização Brasileira. Hucitec, São Paulo, 1993.
- SANTOS, M. A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção. 4ª ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006.
- SCHUMPETER, J. A. Teoria do desenvolvimento econômico: uma investigação sobre lucros, capital, crédito, juro e o ciclo econômico. São Paulo: Abril Cultural, 1982
- SILVESTRE, E. Para. A pecuária como determinante econômico da ocupação de campo grande, Mato Grosso do Sul: 1870 a 1929. Revista de história, v. 6, n. 12, p. 31–53, 2014.
- SOJA, E.W. Geografias pós-modernas: a reafirmação do espaço na teoria social. Trans. Vera Ribeiro. Rev. Bertha Becker; Lia Machado. Rio de Janeiro. Jorge Zahar Editores, 1993.
- SOUZA, J. C. Sertão cosmopolita: tensões da modernidade de Corumbá (1872-1918). São Paulo: Alameda, 2008.
- XAVIER, LOF Oeste do Brasil: entre o contraste e a integração. 2006. Tese de Doutorado (Doutorado em História). Programa de Pós-Graduação em História da Universidade de Brasília, Brasília.
- VALVERDE, O. Fundamentos geográficos do planejamento rural no município de Corumbá. Revista Brasileira de Geografia, Rio de Janeiro, v. 34, n.º. 1, Jan./Mar. 1972