

Corumbá: Política de Integração Nacional e Desenvolvimento Econômico*

Maria Cristina Lanza**

"Através de sua história, Corumbá espelha as fases econômicas que marcaram o Brasil e o Mato Grosso, desde a vigília da fronteira quando do avanço dos portugueses sobre o território espanhol, passando pelo livre comércio da Bacia do Prata e a indústria do charque, até a penetração mais intensa do capitalismo através da ferrovia e da rodovia mais recentemente. Ao longo do processo de formação e consolidação desta região, pode-se perceber a constância das intervenções governamentais, através de acordos, planos e incentivos para o desenvolvimento da mesma". (ITO, 1992)

Dentro do que se propõe estudar, o comércio de Exportação no período de 1970, é a partir da década de 70 que tais intervenções vão ser imprescindíveis para explicar o desenvolvimento e a consolidação deste setor da economia na região de Corumbá. Para buscar o entendimento de como ocorrem estas intervenções, na região, pelo Estado, necessário se faz resgatar o momento em que estas se intensificam no país.

O término da Segunda Guerra Mundial colocou em evidência dupla realidade: uma de conotação mais abrangente, se reportava a uma nova era capitalista baseada na revolução técnica e científica que se processava; outra de âmbito mais restrito, em respeito à constatação dos magnos problemas advindos do fato de um país de proporções continentais como o Brasil não possuir uma adequada rede nacional de transporte.

Nesté período, a ideologia do crescimento econômico, do consumo, do planejamento se constitui no veículo mediante o qual iriam se reconstruir ou reformular os espaços nacionais. A atividade industrial se concentrou principalmente na metrópole paulista e arredores, acentuando a polarização da mesma. Esta concentração industrial exigia mais mercados fora e dentro do país.

* Trabalho apresentado à disciplina "História, Estado e Sociedade no Brasil", ministrada pelo prof. Dr. Jayro Gonçalves Melo no Curso de Pós-Graduação em Geografia da FCT/UNESP no segundo semestre de 1992.

** Mestranda no Curso de Pós-Graduação em Geografia, desde março de 1991. Docente na UFMS/Corumbá, MS.

Apesar do esforço de modernização do governo Vargas durante o chamado "Estado Novo", foram poucas as iniciativas voltadas explicitamente para as questões envolvendo os problemas regionais, que aparecem, não com prioridade, nos planos de metas do governo JK, década de 50.

A política territorial hoje adotada foi, sem dúvida, delineada no Programa de Integração nacional no final da década de 60. Sua estratégia visava a expansão da fronteira regional pela incorporação produtiva das áreas do Centro-Oeste com objetivo de ampliar o mercado interno. Seu objetivo central era a integração da Amazônia e secundariamente do Centro-Oeste na economia nacional.

A Amazônia e o Centro-Oeste, neste contexto, eram vistos não mais como regiões deprimidas, mas sim como regiões fronteira de recursos.

Para a região Centro-Oeste criou-se o Programa de Desenvolvimento do Centro-Oeste, cujos recursos foram destinados, em primeira instância, à construção e ampliação da infra-estrutura física da região.

Na segunda metade da década de 70, posterior ao PND, surge o II PND, no qual a estratégia de integração nacional revestiu-se de duas preocupações fundamentais: o melhor equilíbrio econômico político entre as diferentes regiões (ou seja, ao Centro-Sul) e a elaboração geopolítica da intervenção contemplando a utilização econômica do grande espaço brasileiro ainda vazio.

No II PND, a região Centro-Oeste, dentro desta política espacial preconizada pelo governo da união foi destacada mediante a execução de quatro programas especiais: o Programa de Desenvolvimento dos Cerrados (POLOCENTRO), o Programa Especial da Região de Grande Dourados, o Programa Especial de Desenvolvimento do Pantanal e o Programa Especial da Região Geoeconômica de Brasília.

Segundo COSTA (1988), a definição e implantação desses "polos" cobriram praticamente as principais áreas da região, procurando aproveitar a estrutura básica de circulação representada pelas rodovias (principalmente) e pelas hidrovias (secundariamente). O aporte de recursos nesses polos foi considerável, sendo que 86% deles, entre 75 e 78, por exemplo, foram investidos em agricultura, transporte e infra-estrutura urbana.

O programa de desenvolvimento do Pantanal visava o melhor aproveitamento das potencialidades do Pantanal Matogrossense, bem como assegurar sua integração ao restante do país. Propunha-se, principalmente, a complementar a infra-estrutura da região, mediante a construção de rodovias, a regularização dos cursos d'água, propiciando melhoria na navegação e controle das enchentes; execução de obras de saneamento geral; expansão da oferta de energia; melhoria das pastagens; introdução de técnicas de defesa sanitária e manejo agropecuário; apoio à industrialização de matérias primas locais; estímulo ao aproveitamento de recursos minerais.

A integração proposta pelo governo, através destes planos, foi sentida diretamente pela economia do município de Corumbá, principalmente a partir da década de 50, quando se consolidam algumas metas do processo de integração ao território nacional. Corumbá, que ao longo do seu processo histórico se destacou como cidade polarizadora de toda economia matogrossense, através da navegação do Rio Paraguai, se acha numa situação de dependência em relação a Campo Grande, que foi potencialmente a partir da década de 70 com a implementação da malha rodoviária, passando este município a ser um meio canal escoador de mercadorias para a Bolívia, sentindo a mudança da sua importância econômica dentro do Estado em função da divisão regional e internacional do trabalho.

Em contrapartida, se se extinguem as relações comerciais com a Bacia Platina e Corumbá deixa de ser abastecedor do Estado, a integração deste município com o restante do país, através da ligação rodoviária, principalmente a partir da década de 70, fortalece a organização de relações comerciais com a Bolívia nesta área fronteiriça; o comércio de exportação se organiza.

A integração desta região com os demais centros produtores do país se fortalece portanto no final da década de 70 com a construção da rodovia. Para o comércio de exportação foi notória a ligação feita pela rodovia. O florescimento de casas comerciais voltadas para o mercado de exportação triplica neste período e agora, através desta atividade econômica, Corumbá vem se organizando no sentido de polarizar parcela do mercado boliviano que incentivará o crescimento do comércio de exportação, aumentando a demanda e conseqüentemente, o crescimento do setor na economia urbana. A intensa ligação com as cidades bolivianas foi promovida em grande parte por projetos do governo brasileiro, visando a satelização da economia boliviana à brasileira. Para tal se firmavam acordos de comércio, interligações ferroviárias, compra de gás e petróleo, todos com função estratégica de influenciar política e economicamente a Bolívia.

Estas ações do governo brasileiro foram vitais para a sobrevivência de Corumbá, dando suporte ao crescimento econômico deste município, pois sem elas o comércio de exportação, que é hoje uma das bases econômicas deste local, seria inexpressivo.

A aceleração do crescimento é não só da cidade, como também do setor de exportação poderão ser efetuadas através de investimentos do governo brasileiro, como é o caso da instalação da Zona de Processamento de Exportação, visando a construção de indústrias de produtos a serem exportados e que gozarão de incentivos fiscais. A ZPE é um distrito industrial com características especiais, onde a produção é destinada ao mercado externo e é fundamentalmente um instrumento de desenvolvimento regional, aumentando o emprego e a densidade econômica na região, contribuindo ainda para fortalecimento da balança de pagamentos. Os efeitos da política governamental foram sentidos de perto pela economia do município de Corumbá. Num primeiro momento

portanto, com a chegada da ferrovia e da rodovia, há a queda da hegemonia de um comércio que nasceu e cresceu com a cidade. Mas esta política de integração nacional desenvolvida ao longo das décadas de 60 e 70 beneficia o crescimento e o desenvolvimento da cidade e do setor comércio de exportação

A localização geográfica de Corumbá, que outrora garantia a posse do território para o Brasil, ou seja, o porquê da existência de Corumbá, hoje é a base de sobrevivência da cidade, sendo ainda utilizada pelo governo brasileiro para expandir sua influência sobre a Bolívia e garantir, pelo capitalismo, a expansão do mercado consumidor para mercadorias produzidas no Brasil, capturando, ao mesmo tempo, novas áreas para produção de produtos primários, como soja e madeira.

Novas relações/intervenções estão sendo traçadas pelos governos do Brasil e da Bolívia, como a construção do gasoduto, que passará por Corumbá e chegará até Campinas. Cabe-nos aqui indagar se a intensificação das relações comerciais com o país vizinho, através de Corumbá, de certo modo intervieram neste acordo, mas em que esta região será beneficiada com o gasoduto?

E o Mercosul, que benefícios trará à evolução/expansão do comércio de exportação em Corumbá?

Bibliografia:

01. COSTA, Wanderlei Messias da - O Estado e as políticas territoriais no Brasil. São Paulo: Contexto, 1988.
02. ITO, C.A. - Corumbá: A formação e o crescimento da cidade. (Dissertação de Mestrado). São Paulo: FFLCH/USP, 1992.
03. PONTES, Beatriz S. - Brasil: O Estado Planejador e as Políticas Nacionais de Urbanização. (Dissertação de Mestrado), Rio Claro, IGCG/UNESP, 1983.