



**UNIVERSIDADE FEDERAL  
DE MATO GROSSO DO SUL**

**LICENCIATURA EM GEOGRAFIA  
CAMPUS DO PANTANAL**

**Os impactos socioespaciais gerados com expansão do tecido urbano em  
Corumbá: caso dos assentamentos ao longo do anel viário na parte sul  
da cidade.**

Corumbá/MS 2023

CRISTIANE SABADIN  
PAULO BRUNO CUELLER RIBEIRO

Os impactos socioespaciais gerados com expansão do tecido urbano em  
Corumbá: caso das formas de ocupação ao longo do anel viário na parte sul  
da cidade.

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado como  
exigência do curso de licenciatura em Geografia  
pela Universidade Federal do Mato Grosso do Sul  
Campus do Pantanal, sob a orientação do Prof. Dr.  
Élvis Christian Madureira Ramos.

Corumbá/MS – 2023

## **BANCA EXAMINADORA**

Prof. Dr. Élvís Christian Madureira Ramos.  
Orientador UFMS

Profa Msa. Luciane Andreatta de Castro  
Componente da Banca UFMS

Prof. Dra. Maria Cristina Lanza de Barros  
Componente da Banca UFMS

Corumbá-MS em junho de 2023

## **AGRADECIMENTOS**

Somos gratos a Deus, por nos permitir saúde e sabedoria para superar todos os obstáculos que nos acompanharam durante toda nossa trajetória acadêmica ao longo do curso.

A Instituição UFMS, Câmpus do Pantanal, nos oferecendo uma qualificação de qualidade para conquistas profissional e social, principalmente ao nosso querido Professor Orientador, Dr. Élvis Christian Madureira Ramos que desde o início do ciclo de finalização do Curso, nos deu o suporte necessário nos apoiando, incentivando e motivando para elaboração do trabalho.

As nossas famílias, pais, Adélio Paulo e Antônia Sabadin, (in memorian, José Alves e Matilde Cueller) que sempre nos apoiaram nos momentos difíceis.

## RESUMO

Corumbá-MS se destaca no cenário regional, considerando sua situação fronteiriça, geoeconômica no pantanal sul, além de um significativo polo de mineração. A cidade constitui uma centralidade urbana que abrange na sua hinterlândia regional a cidade de Ladário e as cidades bolivianas de Puerto Quijarro e Puerto Suarez, constituindo uma população estimada de 144 mil. Com essa dinâmica e a necessidade de expansão econômica, foi construída uma rota rodoviária, o Anel Viário na região sul, com o objetivo de aumentar, dinamizar e desafogar o fluxo de veículos de transporte rodoviário da área central urbana. Este trabalho trata justamente de algumas das consequências socioespaciais deste agenciamento estrutural e que gerou diversos usos do solo no entorno da rodovia, como áreas habitadas sob diversos níveis de ocupação e formas, bem como, áreas de serviço e comércio.

Palavras-chaves: Cidade; Estrutura Urbana; Morfologia urbana; Impacto socioambiental

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1	Localização e situação geográfica de Corumbá e Ladário	3
Figura 2	Gráfico da composição quantitativa dos setores econômicos de Corumbá-MS entre 2002 - 2019	4
Figura 3	Corte transversal da topografia de Corumbá-MS	6
Figura 4	Avanço das bordas e tecido urbano em sucessivas décadas Corumbá-Ladário	6
Figura 5	Rotas de circulação de veículos pesados no Município de Corumbá	10
Figura 6	Imagem de Corumbá 2009	13
Figura 7	Imagem de Corumbá 2015	14
Figura 8	Imagem de Corumbá 2021	15
Figura 9	Casas em área de ocupação irregular.	16
Figura 10	Ocupação área não ordenada.	17
Figura 11	Comercio informal	18
Figura 12	Restaurante localizado próximo a estacionamento de caminhões	19

## SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	1
1 - MATERIAL E MÉTODOS.....	1
1.1 As etapas da pesquisa.....	2
2 As pretéritas reestruturações de Corumbá.....	3
2.1 As paisagens que forma o tecido urbano da cidade.....	5
3. O anel viário.....	7
3.1 Projeto ganha vida.....	7
3.2 Saltos de Crescimento Corumbaense.....	8
3.3 Novas rotas surgiram.....	9
3.4 Descrição e análise socioespacial do assentamento urbano da região do Anel Viário.....	11
3.5 Identificação das formas de assentamento.....	12
3.5.1 Ocupações não ordenadas.....	16
3.3 Formação de subcentros, galerias e superfícies comerciais.....	17
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	20
REFERÊNCIAS.....	21

## **INTRODUÇÃO**

O município de Corumbá acumulou na sua história diversas atividades econômicas importantes, gestões territoriais e formas de assentamentos urbanos e rurais que constituem a sua formação socioespacial. Este trabalho foca no tema da expansão urbana, com particular interesse nas diversas formas de uso e ocupação do solo com foco na região sul de Corumbá, sobretudo, nas margens do Anel Viário, uma obra destinada ao tráfego de veículos pesados construído para dar vazão a locomoção de pessoas e mercadorias na ligação com a BR-262 e fronteira com a Bolívia.

Atualmente nesta região da cidade emerge uma nova organização espacial onde se implanta e se espraia diversas formas de moradias, comércios e serviços. Além disso, superfícies comerciais como pátios de estacionamentos de frotas de caminhões estão se ampliando em tamanho e quantidade, em face da facilidade de acesso para a fronteira. Esse uso do solo na região alta da cidade de Corumbá configura uma importante dinâmica de expansão urbana e econômica da cidade, fato que chama atenção para estudos sobre este crescimento e seus impactos socioambientais.

A região alta da cidade que neste trabalho vamos definir como cidade alta é uma paisagem em formação, com diferentes recortes habitacionais, a proliferação de ocupações irregulares, mesclando a paisagem com conjuntos habitacionais ordenados. Soma-se ainda, pelo porte dessa paisagem, uma certa diversidade de serviços formando novos subcentros comerciais.

Para produzir a pesquisa diferentes recursos foram empregados como entrevistas a moradores e agentes públicos, levantamento de material cartográfico, bibliográfico, busca a periódicos locais e documentos oficiais.

A busca de identificar as forças que moldam a paisagem com traçados lineares, pelas obras e infraestrutura instalados pelo poder público, ladeado a outras formações que emergem sem nenhuma ordenação tortuosas formas de habitação, e proliferação de diferentes serviços para atender todos os múltiplas formas de uso desses espaços.

### **1 - MATERIAL E MÉTODOS**

Diante da expansão urbana em direção aos morros na parte sul da cidade baseado na implantação de novas estruturas espaciais, a pesquisa tem como objetivo

principal descrever e analisar as formas de ocupação e uso da terra urbana gerados pelo processo de expansão do tecido urbano em volta do Anel Viário e seus impactos socioespaciais.

De forma estrita o foco da pesquisa foram os novos conjuntos habitacionais: Flamboyant I, II e III, Ana de Fatima Brites e Corumbela surgidos após implantação do Anel Viário. A região foi delimitada em face da identificação de assentamentos precários de infraestruturas e serviços públicos, com áreas de vulnerabilidade socioambiental.

O método de pesquisa do trabalho está baseado na análise socioespacial, tendo em vista como se dá a produção do espaço a partir dos agentes sociais e públicos. Tendo como foco a identificação as diferenças espaciais de ocupação e uso de terra urbana, assim como as contradições e conflitos que imperam na relações sociais na produção da cidade.

Para o desenvolvimento desta pesquisa foi utilizado o levantamento bibliográfico, de livros, artigos, revistas, periódicos, jornais e material fotográfico. Bem como entrevistas com agentes públicos e moradores do local sobre a mudança após a criação e modernização do acesso identificando edificações, novos bairros, serviços e comercio com levantamento fotográfico e utilização de imagens de satélite.

## **1.1 As etapas da pesquisa**

Recorte da área da pesquisa;

Consulta de documentos;

Entrevistas e relatos dos moradores dessas áreas e agentes públicos sobre desenvolvimento da paisagem alta da cidade;

Observação dos fluxos e fixos (edificações) da paisagem alta da cidade;

- identificação das formas de assentamento;
- conteúdo das atividades urbanas e práticas de ocupação
- formação de subcentros, galerias e superfícies comerciais;
- os equipamentos de consumo coletivo;
- análise do uso da terra na região.

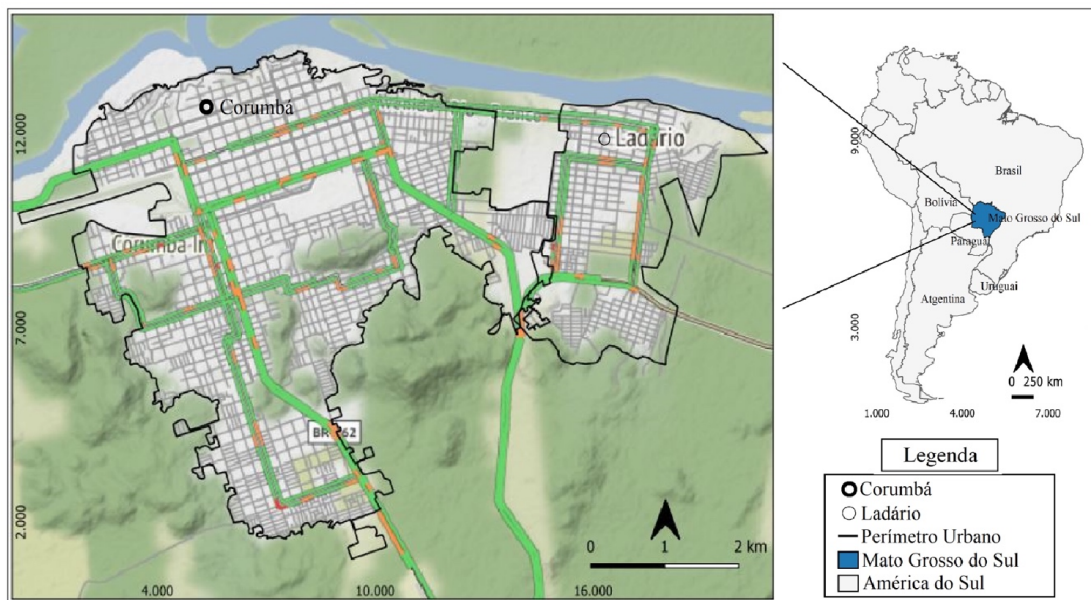
## 2 As pretéritas reestruturações de Corumbá

O município de Corumbá localizado no pantanal sul mato-grossense na porção oeste do estado distante cerca de 420 km da capital Campo Grande. A cidade tem uma grande extensão territorial municipal, uma população estimada em 112.669 pessoas (IBGE 2021) se limita a norte com o Rio Paraguai a leste com a Cidade de Ladário a Oeste com a Bolívia e a Sul com a BR 262.

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

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

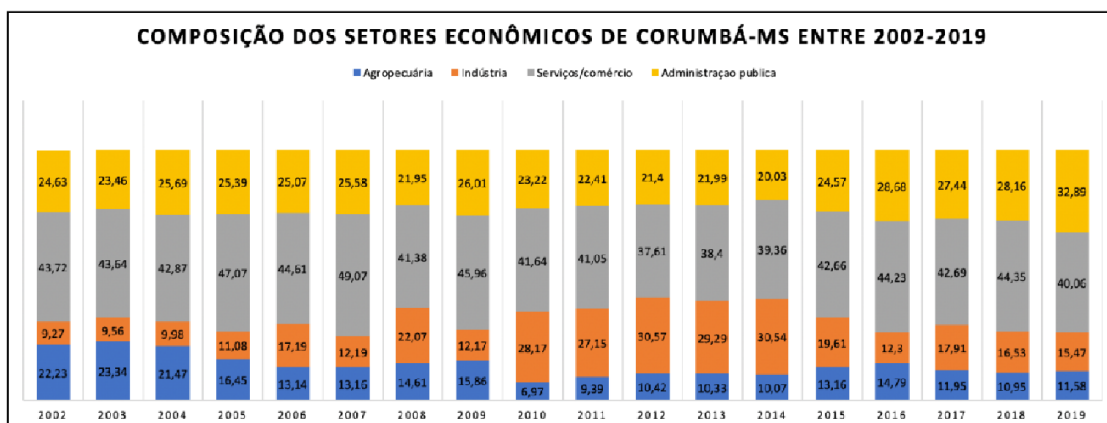
Figura 1 – Localização e situação geográfica de Corumbá e Ladário



Elaboração cartográfica: Geógrafa Glenda Helenice da Silva Rodrigues, 2023 (RAMOS, 2023)

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

Figura 2: Gráfico da composição quantitativa dos setores econômicos de Corumbá-MS entre 2002 - 2019. Fonte: IBGE, 2022



Elaboração gráfica Ramos 2023

Apesar do gráfico (figura 2) demonstrar a crescente elevação do nível de terceirização da cidade, é preciso atentar para o conteúdo global relacionado a este fenômeno. O que abrange a elevação e diversificação dos interfluxos de pessoas e mercadorias na região de fronteira (MANETA, 2009; OLIVEIRA; ESSELIN, 2015; SOKEN, 2020). Os investimentos de infraestrutura derivados dos acordos do Mercosul, como do gasoduto binacional (RAMOS, 2023).

E ações como a implantação da ponte sobre o rio Paraguai, que permitiu o fim do transporte por balsa e tornou mais eficiente e econômico a ligação de Corumbá com Campo Grande, e sua articulação com outros centros econômicos. Tudo isso, contribuiu para oferta e demanda de serviços e consumos na cidade, assim como, aumento do comércio popular entre as cidades de fronteira (OLIVEIRA; ESSELIN, 2015; SOKEN, 2020) (RAMOS, 2022).

Outro fator essencial e com significativo peso na terceirização da cidade, diz respeito aos investimentos direcionados para as diversas esferas do setor público que se implantaram na cidade. São universidades, bases militares, secretarias técnicas, agências de segurança que acabaram gerando e aumentando as demandas habitacionais, consumo e requisitam ampla gama de outros serviços complementares na cidade (RAMOS, 2023).

Deve-se acrescentar que grande parte dos estudos sobre Corumbá destacaram seu polo minerador e as atividades pecuárias, como aqueles principais fatores estruturadores da economia local e regional. De fato, continuam a serem atividades essenciais na compreensão não apenas da condição geoeconômica de Corumbá, como do papel dessa região pantaneira e fronteiriça no âmbito do território nacional e nas exportações de commodities minerais (RAMOS, 2023).

Não obstante, no tempo longo, estes fatores não atuaram isoladamente no quadro da economia local e regional, em realidade tanto a região pantaneira como o sistema urbano Corumbá-Ladário<sup>1</sup> atravessaram reestruturações sob múltiplos fatores coexistentes e de forma cíclica. Inclusive com redirecionamento dos eixos geoeconômicos e modais de transporte (RAMOS, 2023).

Para este trabalho, destacamos um agenciamento importante no bojo das mudanças urbanas e geoeconômicas da cidade, em sua história recente, que diz respeito ao Anel viário. Em realidade essa obra atua na dinâmica das interações espaciais entre a região centro-oeste e a Bolívia. Mas um de seus efeitos está nas mudanças do tecido urbano em termos de sua expansão e impactos sociais.

## **2.1 As paisagens que forma o tecido urbano da cidade**

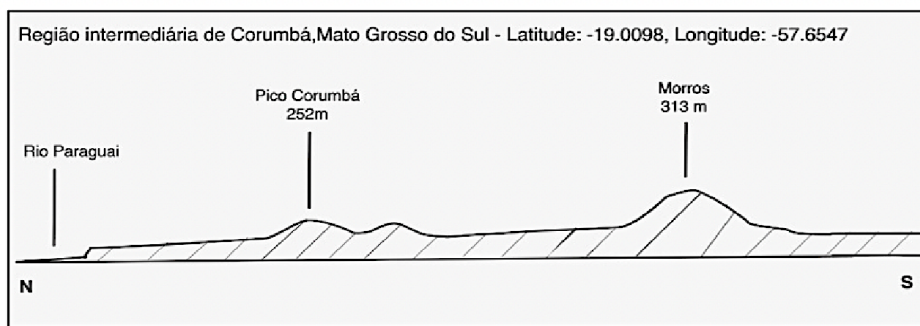
Antes de avançarmos no entendimento da importância do Anel Viário e dos assentamentos que se sucederam cidade alta, devemos compreender como se divide as paisagens da cidade.

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

---

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

Figura 3 – Corte transversal da topografia de Corumbá-MS



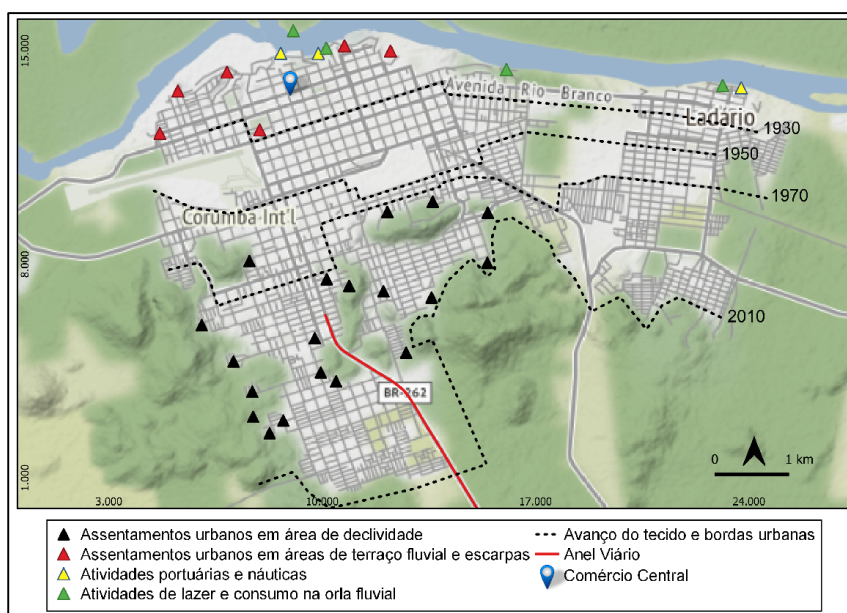
Elaboração Ramos (2023)

Em face deste perfil topográfico, a cidade apresenta três paisagens urbanas que se distinguem e lhe dão sentido: orla fluvial; plano histórico e cidade alta

Primeiro, temos o extremo norte da cidade que margeia o Rio Paraguai, que forma sua orla urbano-fluvial, sendo delimitada por paredões rochosos e rampas íngremes. Em seguida, o plano histórico ou intermediário, que se destaca pela topografia mais suave e plana, e onde se concentra sua maior densidade edificada e populacional.

Por último, a área de morraria (inselbergues), para onde se dispersa uma periferia urbana (ISQUIERDO, 2010). Abaixo podemos visualizar esse corte topográfico conjugado com o avanço do tecido urbano da cidade ao longo de sucessivas décadas (figura 5):

Figura 4 – Avanço das bordas e tecido urbano em sucessivas décadas Corumbá-Ladário



Elaboração cartográfica: Geógrafa Glenda Helenice da Silva Rodrigues, 2023 – (RAMOS, 2023)

Essa topografia exerce considerável efeito na morfoestrutura urbana da cidade e na distinção das suas três principais paisagens, uma vez que as formas pretéritas e agenciamentos recentes se amoldam neste relevo, acumulando e exercendo diferentes dinamismo na produção do espaço da cidade (RAMOS, 2023).

Mais que isso, atua na própria diferenciação socioespacial da cidade, tal como veremos a seguir. A partir daqui será descrito e analisado estas três paisagens que compõem a morfoestrutura da cidade, que vamos destacar como orla fluvial e região portuária; plano urbano intermediário e suas centralidades e a periferação urbana da parte alta da cidade (RAMOS, 2023).

### **3. O anel viário**

#### **3.1 Projeto ganha vida.**

O trecho do Anel Viário antes de receber a pavimentação era conhecido pelos munícipes como estrada branca devido a características da coloração do solo, a estrada recebia cobertura asfáltica em um pequeno trecho, mas sem manutenção adequada, existiam inúmeros buracos, não existiam casas e comércio em suas margens. Era usado apenas por moradores da parte alta para minimizar o tempo para acessar a BR 262, porém a precariedade da via limitava a velocidade e facilitava o risco de algum incidente.

A obra do Anel Viário tem os objetivos de desafogar o tráfego de veículos pesados da área central da cidade, e contribuir para a efetivação do corredor bioceânico, ligando o Atlântico ao Pacífico, além de potencializar as trocas comerciais entre Brasil e Bolívia.

A construção do anel viário de Corumbá teve duas etapas, o início em 2001, porém impasses judiciais a fizeram a obra ficar parada por oito anos. As obras foram retomadas em 2009, com incentivo do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC)<sup>2</sup> do Governo Federal, seu percurso inicia com uma rotatória na BR 262 depois se estendendo para Rua 21 de Setembro adentrando o perímetro urbano do município, passando por algumas ruas na cidade e assim finalizando pela Gonçalves Dias ligando

---

<sup>2</sup> PAC foi um programa do governo federal brasileiro que engloba um conjunto de políticas econômicas com o objetivo de acelerar o crescimento econômico do Brasil.

ao porto seco Agesa (Armazéns Gerais Alfandegados), finalizando com rotatória na Rodovia Ramão Gomes que liga os territórios brasileiro e boliviano.

As características do solo Corumbaense, apresentando afloramento de rochas, foi uma dificuldade a ser vencida para realização do projeto, dois trechos receberam maior atenção o primeiro na Rua 21 de setembro teve de ser dinamitado para diminuir a elevação e assim possibilitar a ligação da BR 262 a cidade, outro trecho foi na Rua Gonçalves Dias já próximo a Agesa com o mesmo objetivo.

A obra foi entregue no dia 28 de junho de 2010 com a promessa de potencializar a economia local e facilitar a mobilidade urbana do município. Com quase 12 quilômetros de extensão, o contorno liga a BR-262 ao porto seco da Agesa, na fronteira com a Bolívia.

### **3.2 Saltos de Crescimento Corumbaense.**

Na história linear da cidade podemos destacar três momentos de grande impacto socioeconômico, primeiramente a pavimentação asfáltica da BR 262 que liga Corumbá a Campo Grande obra de vital importância para o crescimento da região que inicia por volta dos anos 1986 e devido ao grau de dificuldade é concluída cerca de duas décadas por volta dos anos 2000, por estar localizada no limite da Federação dentro da maior área alagada do mundo, a estrada antes da pavimentação era fator limitador de comunicação com o grande.

Depois outro grande marco para história de Corumbá foi à construção da Ponte sobre o Rio Paraguai em Porto Morrinho, construção de 1.890 metros inaugurada em 10 de maio de 2001, também outro entrave para a movimentação de bens, serviços e pessoas, sendo realizada até então por Balsa, todos que desejavam seguir viagem tinham que aguardar a balsa e navegando ultrapassar as águas do Rio Paraguai para depois prosseguir viagem pela BR 262.

E o terceiro grande momento importante no desenvolvimento urbano de Corumbá foi o incentivo governo Federal, disponibilizando recursos financeiros através do PAC que teve início no ano de 2007 onde a cidade pode além de desenvolver caminho alternativo de caminhões e outros veículos que tem a cidade como destino ou apenas passagem. O anel viário foi um grande facilitador para o trânsito na cidade e para as demais esferas que utilizam Corumbá como corredor de exportação, além da cidade ter condições de aumentar suas fronteiras uma vez que após a finalização do anel

viário, novos loteamentos custeados com o mesmo incentivo foram instalados nos arredores.

Segundo Fernandes (2012) quando projetado o Anel Viário de Corumbá circundava o perímetro urbano da cidade, porém quando instalado a cidade já havia dilatado então a construção ficou dentro da cidade “todo trecho do referido anel rodoviário as pessoas ocupam a chamada faixa de domínio (e futuramente um número maior de pessoas irão residir nessa faixa adjacente à rodovia)”.

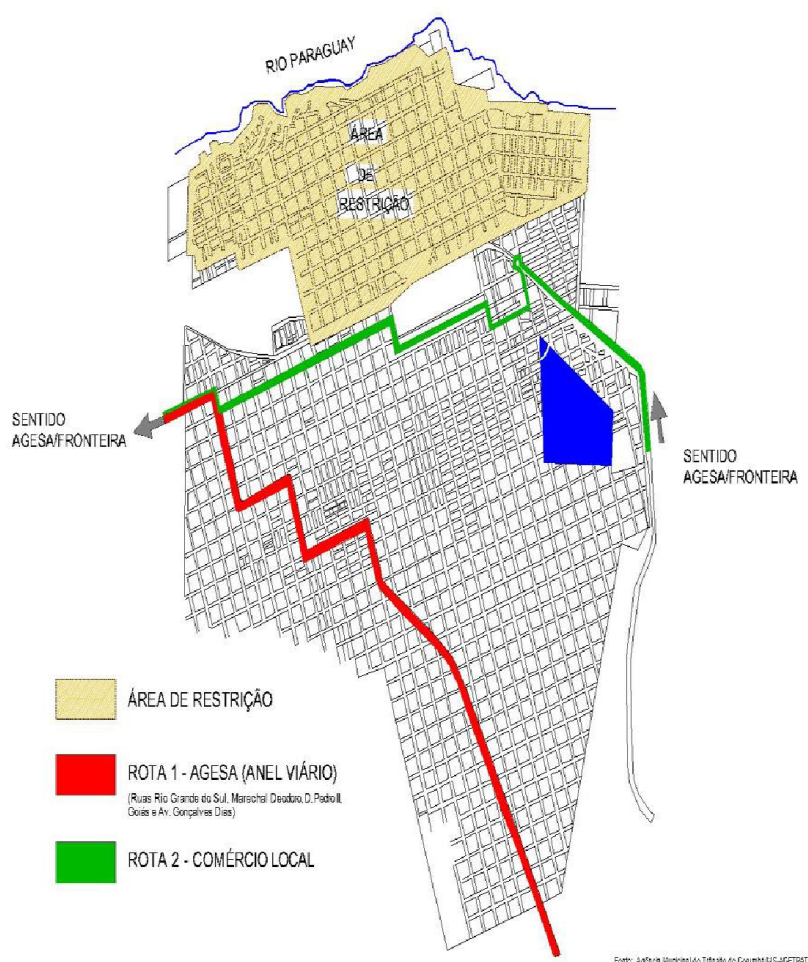
### **3.3 Novas rotas surgiram**

A ligação com a capital estadual após a cobertura asfáltica da BR 262 dinamizou a comunicação e trocas comerciais, a via fluvial ficou limitada para exportação de minério, e com a necessidade de dilatação de trocas com mercados internos e externos o único acesso era o caminho conhecido como portal de Corumbá que liga a BR 262 ao centro passando pelos bairros mais antigos da cidade, com ruas mais estreitas e maior adensamento habitacional.

Os trabalhadores que atuam no transporte de cargas pesadas tinham apenas essa via para chegar e/ou passar pela cidade pantaneira, assim no percurso temos instalação de transportadoras, estacionamentos para transição de carga e despachos administrativos, com o crescimento de serviços e comércio a única porta de entrada se encontrava sobrecarregada, caminhões dividindo vias com veículos de pequeno porte e com a rotina da cidade.

Com o empurrão das obras do PAC a nova rota traçada pelo anel viário de Corumbá ligando o território brasileiro ao Território Boliviano o assim os veículos pesados passam a um fluxo fora do centro antigo da cidade com o objetivo de adequar o tráfego de veículos de transporte a rotina dos habitantes.

Figura 5 – Rotas de circulação de veículos pesados no Município de Corumbá



Elaboração FERNANDES, R. M. S. (2012).

Na figura 06 podemos observar a rota 02 percurso hoje destinado apenas para carros pequenos no pretérito era a única rota para adentrar no município e os estacionamentos e serviços para atendimento aos caminhões que traziam produtos para Corumbá ou para Bolívia se localizavam próximos a esse caminho. A rota 1 apresenta o traçado do Anel Viário, os viajantes com destino a fronteira não necessitam passar pelo centro antigo de ruas estreitas e saturadas com tráfego dos veículos locais, como os caminhões passaram a percorrer esse caminho os serviços para atendimento do público que trafega com os caminhões foram remanejados no delinear desse percurso onde identificamos grande número de estacionamentos, serviços aduaneiros e de fornecimento de alimentação, mesclando a paisagem desse novo limite municipal.

### **3.4 Descrição e análise socioespacial do assentamento urbano da região do Anel Viário.**

Os bairros que compunham o complexo antes da sua instalação eram: Guatós, Guarani, Cristo Redentor, Jardim dos Estados, Popular Nova, Nossa Senhora de Fátima e Aeroporto.

Projetos foram desenvolvidos para construção de moradias para as famílias que residiam em áreas de risco ou ocupação irregular e diminuir o déficit habitacional. Podemos pontuar aqui alguns projetos de edificações populares custeadas pelo poder público como o projeto Casa Nova, atual conjunto Ana Fatima Brites, foi entregue com incentivo PAC em 2012 com 800 unidades. As famílias beneficiadas com esse projeto viviam no local conhecido como Prédio da Alfandega, hoje esse mesmo local funciona a unidade três da UFMS (Universidade Federal de Mato Grosso do Sul), e famílias que residiam em áreas de risco localizadas próximo a zona portuária da cidade.

O projeto Minha Casa Minha Vida proporcionou em 2018 no Conjunto Habitacional Corumbella com unidades Habitacionais objetivando oportunizar moradia e reduzir sensivelmente o déficit habitacional de Corumbá, também objetivados pelos conjuntos Flamboyant I, II e III com o mesmo projeto com a construção de apartamentos mais de 600 famílias foram beneficiadas.

Os limites da cidade foram expandindo, e os bairros no entorno do anel viário foram ganhando forma e outros foram surgindo, entre 2010 e neste momento atual de 2023 o grau de assentamento e ocupação do espaço no entorno do Anel viário se intensificou com criação destes conjuntos habitacionais.

A construção desses novos empreendimentos imobiliários trouxe grandes mudanças e crescimento para esta região, com construções padronizadas e retilíneas, padrão das casas de conjuntos habitacionais, também incluindo ruas asfaltadas, meio fio limitando a rua com as calçadas e os quintais. Com a chegada de seus moradores as edificações foram ganhando “vida” as estruturas se modificaram no ritmo de seus novos habitantes.

Os relatos dos novos moradores desses conjuntos, inicialmente tiveram resistência para adaptação ao local, que no momento inicial ficava longe do centro da cidade assim esses bairros eram considerados isolados, com o passar do tempo ganharam formas e dimensões sociais, aos poucos pequenas casas foram adaptadas e

pontos comerciais foram surgindo, apenas as casas de família encontramos mercearias, bares, lanchonetes, padarias e conveniências.

Contudo os espaços que se encontravam vazios habitacionais foram se formando outros núcleos habitacionais não normatizados, casebres improvisados foram surgindo, principalmente nos limites desses conjuntos habitacionais instalados pelo poder público, mesclando a paisagem dos novos bairros.

A fragilidade reguladora do poder público em ordenar o loteamento urbano deve ser observado, pois em meio do crescimento estruturado, observa-se precários aglomerados com moradias provisórias sem estrutura e de nenhum atendimento de serviços públicos.

### **3.5 Identificação das formas de assentamento**

A parte alta da cidade antes da construção do Anel Viário e dos conjuntos habitacionais incentivados pelo PAC havia bairros estruturados densamente habitados porém a maioria dos serviços tinham que ser buscados no centro da cidade.

Os bairros Nova Corumbá, Guatós e Guarani são os mais antigos da parte alta, o limite sul da cidade hoje compreende a “parte meridional da cidade” conforme Suarez (2022)

Na imagem da figura 06 podemos identificar na área em destaque onde o anel viário de Corumbá estava retomando sua instalação, a pavimentação estava no início e poucas edificações no seu entorno identificamos áreas em desuso sem sinal de ocupação coberto com vegetação.

Figura 06: Imagem de Corumbá 2009

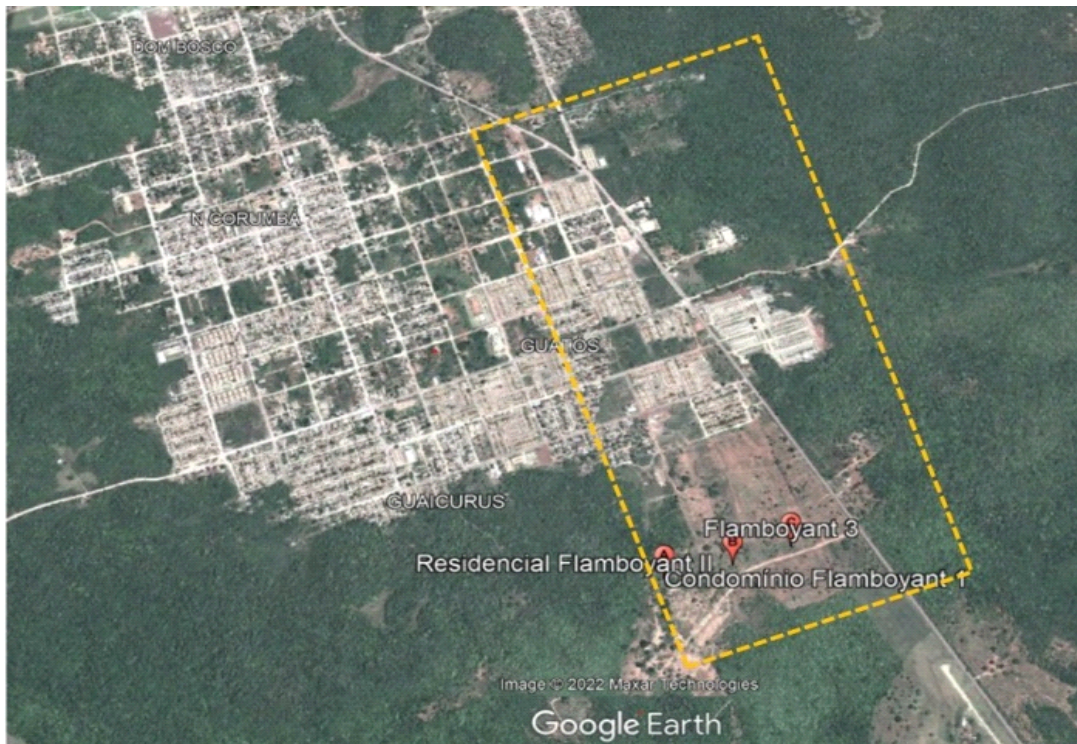


Fonte: Google Earth 2022. Elaborado por Cristiane Sabadin e Paulo Ribeiro.

Podemos destacar a coloração origem de seu nome chamado pelos moradores de estrada Branca, temos casas nas margens da então estrada branca o limite sul da cidade se limitava ao bairro Guatos. Os poucos serviços eram oferecido na região, encontrávamos padarias, mercearias, açougues e conveniências no Bairro Nova Corumbá o mais antigo da parte alta da cidade.

Na figura 07 a obra do anel viário já estava concluída os conjuntos habitacionais efetivados com cerca de 800 casas sendo entregues para famílias, com objetivo de reduzir o déficit habitacional e oportunizar moradia digna com oferta de saneamento básico, drenagem e pavimentação, para famílias que viviam em áreas de risco ou ocupação irregular.

Figura 07: Imagem de Corumbá 2015



Fonte: Google Earth 2022. Elaborado por Cristiane Sabadin e Paulo Ribeiro.

Observamos a coloração do solo branco da parte sul, o anel viário já está pavimentado, quarteirões delimitados e outros caminhos surgem nas suas margens. Os conjuntos habitacionais inaugurados, trazem moradores de regiões de risco socioambiental. A rota de transporte de carga agora desviado para essa região são públicos que desejam por serviços, os limites da cidade se dilatam e outros quarteirões já estão sendo preparados outras obras nos arredores.

Na figura 08 o ultimo conjunto habitacional que beneficiou 600 famílias, (condomínios Flamboyant I, II e III) diferentes dos demais instalados na região, são prédios pensados para comportar o maior numero de famílias no limite mais a sul da cidade, objetivando minimizar ainda mais o déficit habitacional.

Figura 8: Imagem de Corumbá 2021



Fonte: Google Earth 2022. Elaborado por Cristiane Sabadin e Paulo Ribeiro

Com o adensamento populacional, e intenso trafego de veículos pesados à oferta de serviços também se diversificou surge lojas de moveis, roupas e acessórios, serviços de beleza, farmácias, assistência técnica para telefonia móvel, lava jato, estacionamentos, restaurantes e muitos outros serviços para atendimento aos moradores da parte alta de Corumbá.

Na região dos conjuntos e entorno encontramos ruas que em sua maioria é pavimentada, com meio fio, poucas calçadas são concretadas, com o acomodamento dos primeiros moradores, outros foram se prontificando a buscar lugar para morar na parte alta da cidade, como as casas de alvenaria já estavam distribuídas, os locais que ficaram desabitados aos poucos foram ganhando habitações, essas construídas de maneira rudimentar e improvisada, assim o ordenamento ficou comprometido.

O poder publico oportunizou a instalação de cerca de mil moradias, contudo atenuou óbice do déficit habitacional. Os que não foram laureados também buscaram morada na região.

### 3.5.1 Ocupações não ordenadas

O que mais destoa na observação da paisagem são as edificações, a maioria de alvenaria oportunizada pelos programas de moradia, nessas identificasse um padrão, porém com o tempo moradores foram alterando a paisagem com reformas e ampliações, os terrenos cercados, uma parcela que não foi contemplada com programas sociais, e se instalaram na região com moradias precárias, mescla a paisagem com suas paredes e telhados improvisados de diferentes materiais, madeira, plástico, papelão.

Figura 09: Casas em área de ocupação irregular.



Arquivos dos Autores: Cristiane Sabadin e Paulo Ribeiro

Encontra-se casebres de madeira e de alvenaria em ocupação não ordenada, na figura 09 observamos essa transformação, não temos um traçado retilíneo de quarteirões já que as casas foram se sobrepondo, um caminho para chegar ao local também improvisado no ritmo da vida dos residentes locais, já é de comum uso dos moradores.

Locais que antes estavam vazios foram ocupados com essas moradias improvisadas logo depois que os conjuntos habitacionais foram inaugurados, no limite desses conjuntos encontramos grande área ocupada, são famílias que não tem moradia ou perderam suas residências por algum motivo estão se instalando na região em busca de também oportunizar ser contempladas com novos conjuntos habitacionais. São muitos que sonham com a casa própria, e nessa região que se destacou com a implementação de edificações, é onde essas famílias estão buscando se fixar para então pleitear a oportunidade de moradia.

Figura 10: Ocupação área não ordenada.



Arquivos dos Autores: Cristiane Sabadin e Paulo Ribeiro

Os que usam o anel viário tem uma visão geral dessa mistura de usos e ocupações, a figura 10 é observada da estrada logo que adentramos o anel viário depois da rotatória de acesso a BR 262 ao lado dos limites dos conjuntos Flamboyant, os “Predinhos” como é nome popular para o local, são casebres mesclando alvenaria, madeira, lona e outros materiais, local ainda está em construção pois podemos verificar material sendo depositado no local assim novas moradas serão ainda utilizadas nessa área.

Demonstrando a diversidade de uso e ocupação, e a marginalização e exclusão dos que não tem condições de arcar com moradia digna, sendo impelidos ao extremo sul da cidade. Onde favelas estão surgindo evidenciando cada dia mais o grau do déficit habitacional municipal, que todavia é um desafio a ser minorado.

### **3.3 Formação de subcentros, galerias e superfícies comerciais**

Os moradores que passaram a integrar a parte alta do município passaram a ter necessidades de consumo, oportunizando a comerciantes atender essa demanda outros privado de trabalho lançaram-se ao empreendedorismo como forma de complementar as despesas.

O ponto para provimento de mantimentos para o lar tem os mercados pequenos que atende por gradil, ou improvisados em residências moldadas para atender o comercio local como na figura 11, onde encontramos uma residência com venda de aves e laticínios.

Figura 11: Comercio informal.



Arquivos dos Autores: Cristiane Sabadin e Paulo Ribeiro

Outros de maior porte compostos com açougue e padaria, além de um de grande porte onde a diversidade de produtos é maior e o consumidor pode levar produtos por preço de atacado, moradores da cidade vizinha Ladário e da Bolívia também vem fazer suas aquisições.

A vida noturna também é bem movimentada com lanchonetes, algumas estruturadas para receber o público, outras são carrinhos de lanche rápido colocado na frente das casas assim servidos para viagem, encontramos diferentes cardápios espetinhos, lanches e pequenos restaurantes, bares e congêneres oferecem entretenimento noturno com som ou música ao vivo, outros tipos de atividade são identificados como de culto religioso porem esse se encerra em horário anterior a fechamento e bares e estabelecimento que oferece comidas preparadas e bebidas.

Encontramos estabelecimentos e uso coletivo, escolas estaduais, atende jovens e adultos, municipais, para ensino infantil e fundamental, creches também do município para possibilitar o atendimento da criança e que seus pais possam desempenhar outra atividade. A UPA (Unidade de Pronto Atendimento) municipal, postos de saúde, a região é atendida com uma unidade da Polícia Civil instalada no bairro da parte Sul mais antigo chamado Nova Corumbá.

Para lazer e esporte deparamos com diferentes espaços instituídos pelo poder público como praças e quadras muito utilizadas pelos habitantes locais e também espaços de uso comum constituídos pelos moradores principalmente para pratica de futebol, muitos desses espaços recebe jogos de campeonato amador, muito apreciado pelo público, nesses eventos devido à concentração de torcedores, também é

oportunizada a comércio de bebidas e de petiscos como espetinhos e pastel, por vendedores ambulantes.

Como o tráfego de caminhões de carga é intenso identificamos grande número de estacionamento para esses trabalhadores de transporte de carga rodoviário repousarem para depois prosseguir seu trajeto, cerca de 20 empresas de transporte rodoviário. Empresas que estabeleceram na região após conclusão das obras do anel viário.

Com a implantação desses serviços oportunizou a estabelecimentos de restaurantes e lanchonetes para atender a esse publico, temos restaurantes e lanchonetes para atendimento dos caminhoneiros, além de alguns pontos que temos a venda de cafezinho e salgados nas margens do anel viário também voltado para esse publico.

Figura 12: Restaurante localizado próximo a estacionamento de caminhões



Arquivos dos Autores: Cristiane Sabadin e Paulo Ribeiro

A formalização dos serviços é uma realidade, temos muitos estabelecimentos organizados exemplificado na figura 12, onde o restaurante e seu vizinho um estacionamento para caminhões, busca atender a demanda dos consumidores, nesse exemplo da figura só é possível porque o anel viário está direcionando esse publico para o local, também temos inúmeros serviços para os moradores da região.

Todavia é uma realidade o comércio informal, “há uma tendência em formarem sub-centralidades e pareçam demonstrar uma capacidade de atender uma parte da demanda desta área urbana”, Suarez (2022) destaca esses circuitos econômicos na parte alta de corumbá para atendimento, a formação de sub-centros é uma necessidade para consumidores que não necessitam se deslocar para o centro antigo porém a informalidade não gera receita para o município dificultando assim incentivos a novos empreendimentos públicos.

## **CONSIDERAÇÕES FINAIS**

O trabalho teve como finalidade identificar o processo de expansão territorial urbana da região sul da cidade de Corumbá, com base na construção e desenvolvimento da estrada de início chamada de Branca e posteriormente formalizada como anel viário de Corumbá.

Um processo dinâmico favorecendo a construção de conjuntos populares, destinados a oportunizar moradias estruturadas para famílias em situação de risco socioambiental, zona portuária.

Significativo impacto na diversificação de serviços e empreendimentos fomentando o processo econômico da região. E por fim de maneira oportuna invasões em áreas em desuso com construções de habitações precárias não conformidade com legislações vigentes.

## REFERÊNCIAS

- ABDON, M. SILVA, J. Delimitação do Pantanal Brasileiro e suas sub-regiões. **Pesquisa Agropecuária Brasileira**, v. 33, n. 10, p. 1703–1711, 1998.
- BARROS, M. C. L. Os bolivianos do lado de cá: além do limite, a produção de fronteiras na cidade de Corumbá-MS. Porto Alegre, RS: TotalBooks (Coleção PPGG-UFGD), 2022.
- COSTA, G. V. L. Fazendo a Vida na Fronteira: Economia “Informal” e Controle em Corumbá (Brasil) e Puerto Quijarro (Bolívia). Roberto Mauro da Silva Fernandes (Organizador). Dimensões e “Realidades”: a Fronteira em seus diferentes matrizes. **Eumed.net**, p 39- 84, 2014
- FERNANDES, P. Anel rodoviário irá facilitar integração com a Bolívia. Campo Grande News, Campo Grande/MS, p. 01, 28 jun. 2010. Disponível em:<[www.campograndenews.com.br](http://www.campograndenews.com.br)>.
- FERNANDES, R. M. S. VIVENDO NA BOLÍVIA, CONTUDO TRABALHANDO NO BRASIL. Dossiê - Uma História Social Das Fronteiras. Revista Cantareira – Edição 21 / JAN -JUN, 2015.
- FERNANDES, R. M. S; e SOUZA, A. O. Deslocamentos, Caminhos e uma Zona de Fronteira: O Caso do Anel Rodoviário de Corumbá/MS. Roberto Mauro da Silva Fernandes (Organizador). Dimensões e “Realidades”: a Fronteira em seus diferentes matrizes. **Eumed.net** 2014 pag 85 a 128.
- 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.
- ISQUIERDO, S, W, G. O relevo do sítio urbano de Corumbá. **II Seminário Ibero Americano de Geografia Física**. Universidade de Coimbra, 2010. Disponível em: [https://www.uc.pt/fluc/cegot/VISLAGF/actas/tema3/sergio\\_isquierdo](https://www.uc.pt/fluc/cegot/VISLAGF/actas/tema3/sergio_isquierdo).
- 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.
- MARAFON, M. A. & VAREJÃO, L. C. S. Gestão da Faixa de Domínio do DNIT” In: ENCONTRO NACIONAL DE CONSERVAÇÃO RODOVIÁRIA, 1., 2009, Belo Horizonte. Anais da 14ª **ENACOR**. Belo Horizonte/MG, 2009.
- RAMOS, E.C.M. Rugosidades e redefinições da morfoestrutura urbana de Corumbá-MS e seus impactos ambientais na planície do Pantanal. **Revista ANPEGE**, 2013 (prelo e aceito)