

## Artigo de Pesquisa

**O TRÁFICO DE ENTORPECENTES NA MICRORREGIÃO DO PANTANAL: UM ESTUDO SOBRE O MUNICÍPIO DE MIRANDA-MS****The narcotics trafficking in the pantanal microregion: a study of the municipality of Miranda-MS**

Ricardo Lopes Batista<sup>1</sup>, Jorge Willian Francisco de Souza<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Universidade Federal do Mato Grosso do Sul, Campus de Aquidauana, Brasil. E-mail: [batista-lobes@hotmail.com](mailto:batista-lobes@hotmail.com)

 <https://orcid.org/0000-0002-1155-627X>

<sup>2</sup> Universidade Federal do Mato Grosso do Sul, Campus de Aquidauana, Brasil. E-mail: [jwillianfs@gmail.com](mailto:jwillianfs@gmail.com)

 <https://orcid.org/0000-0002-4461-1263>

Recebido em 02/01/2023 e aceito em 07/02/2023

**RESUMO:** Este artigo tem como objetivo compreender a dinâmica do crime de tráfico de entorpecentes na microrregião do Pantanal, cuja análise de sua configuração espacial nos permite entender a implementação de redes de escoamento de substâncias entorpecentes a partir do processo de integração regional. Para análises mais pontuais, elegeu-se como recorte espacial o município de Miranda-MS, e como recorte analítico, os registros do crime de tráfico de entorpecentes no período de 2007 a 2020. Para tanto, realizou-se um estudo sobre a produção socioespacial de Miranda e sua relação com a microrregião do Pantanal, destacando, por meio de seu desenvolvimento histórico o processo de integração regional, cujos elementos de estruturação espacial (hidrovia, ferrovia e rodovia) têm sido cada vez mais usados para o tráfico de entorpecentes, uma vez que tal microrregião se localiza na faixa de fronteira Brasil/Bolívia. Aborda-se, assim, a temática da insegurança, a qual tem assumido cada vez mais centralidade nos discursos cotidianos, contribuindo para a construção de uma linguagem da violência que potencializa a difusão do medo de se viver nas cidades.

**PALAVRAS-CHAVE:** Insegurança urbana; Tráfico de entorpecentes; Microrregião do Pantanal; Configuração territorial; Miranda-MS.

**ABSTRACT:** This article aims to understand the dynamics of narcotics trafficking in the Pantanal micro-region, whose analysis of its spatial configuration allows us to understand the implementation of networks for the disposal of narcotic substances from the regional integration process. For more punctual analyzes, the municipality of Miranda-MS was chosen as a spatial cut and the drug trafficking crime records from 2007 to 2020 were analyzed as an analytical cut. To this end, a study was carried out on Miranda's socio-spatial production and its relationship with the Pantanal micro-region, highlighting, through its historical development, the regional integration process, whose elements of structuring the regional space (waterway, railroad and highway) , have been increasingly used for narcotics trafficking, since this micro-region is located in the Brazil / Bolivia border strip. Thus, the theme of insecurity is approached, which has become increasingly central in everyday discourses, contributing to the construction of a language of violence that potentiates the spread of fear of living in cities.

**KEYWORDS:** Urban insecurity; Narcotic trafficking; Pantanal Microregion; Territorial configuration; Miranda-MS.

**RESUMEN:** Este artículo tiene como objetivo comprender la dinámica del crimen de tráfico de estupefacientes en la microrregión del Pantanal, cuyo análisis de su configuración espacial nos permite entender la implementación de redes de evacuación de sustancias narcóticas a partir del proceso de integración regional. Para análisis más puntuales, se eligió como recorte espacial el municipio de Miranda-MS, y como recorte analítico, los registros del crimen de tráfico de estupefacientes en el período de 2007 a 2020. Para tanto, se realizó un estudio sobre la producción socioespacial de Miranda y su relación con la microrregión del Pantanal, destacando, por medio de su desarrollo histórico el proceso de integración regional, cuyos elementos de estructuración espacial (hidrovía, ferrovía y carretera) han sido cada vez más usados para el tráfico de narcóticos, una vez que tal microrregión se localiza en la franja de frontera Brasil/Bolivia. Se aborda así la temática de la inseguridad, la cual ha asumido cada vez más centralidad en los discursos cotidianos, contribuyendo para la construcción de un lenguaje de la violencia que potencializa la difusión del miedo de vivir en las ciudades.

**Palabras clave:** Inseguridad urbana; Tráfico de estupefacientes; Microrregión del Pantanal; Configuración territorial; Miranda-MS.

## INTRODUÇÃO

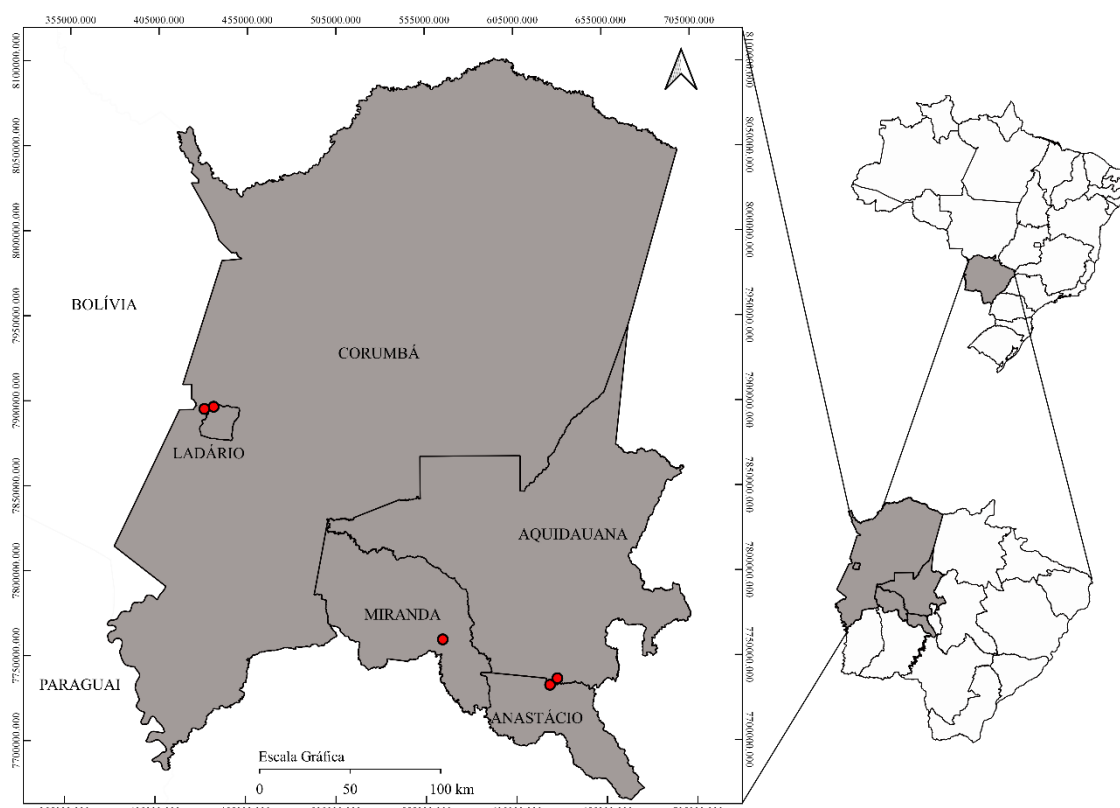
O Estado de Mato Grosso do Sul, em sua organização político-administrativa, é constituído por 79 municípios e 85 distritos. No que concerne ao planejamento regional, verificou-se que o Estado se dividiu inicialmente em 11 microrregiões, cujos critérios adotados no processo de regionalização se alinham ao plano metodológico estabelecido pelo IBGE em 1990, que, ao propor a divisão do território nacional em mesorregiões e microrregiões, associou dois critérios básicos: a homogeneidade e a interdependência na repartição do espaço regional (SEMADE, 2015).

O processo de regionalização adotado pelo IBGE corresponde ao conceito de região empregado na análise de áreas, tal como cunhada na Geografia após a década de 1950, na emergência do paradigma da Geografia Teórica-Quantitativa. A região seria, portanto, “uma classe de áreas fruto de uma classificação geral que divide o espaço segundo critérios ou variáveis arbitrários que possuem justificativa no julgamento de sua relevância para uma certa explicação” (GOMES, 2007, p. 63).

Sobre o processo de regionalização em Mato Grosso do Sul, verifica-se um alinhamento com relação ao processo de análise regional, cuja formação se dá a partir da classificação de áreas, tal como estabelece o documento elaborado pelo SEMADE (2015, p. 16):

No Estado de Mato Grosso do Sul, pretende-se adotar uma regionalização que contemple condições geográficas de proximidade, tendo como referência a interdependência intra-regional, partindo do reagrupamento das onze microrregiões geográficas do IBGE, procedendo, às vezes, a algum reposicionamento geográfico de municípios, observando o processo da dinâmica regional a partir de centros polarizadores urbanos e dos municípios de seu entorno que exerçam relações nos diversos níveis de interesses.

Dentre as alterações promovidas pela Secretaria de Estado de Meio Ambiente e Desenvolvimento Econômico (SEMADE) no processo de regionalização inicial, nota-se recortes regionais diferentes e a redução para 9 microrregiões. Constatou-se que a microrregião de Aquidauana – composta pelos municípios de Dois Irmãos do Buriti, Aquidauana, Anastácio e Miranda – deixou de existir, passando seus municípios às microrregiões de Campo Grande (Dois Irmãos do Buriti) e Pantanal (Aquidauana, Anastácio e Miranda), tal como pode ser visto na “Figura 1”.



**Figura 1.** Mapa de localização da microrregião do Pantanal. **Fonte:** Semade (2015).

Desta forma, a microrregião do Pantanal foi composta por cinco municípios: Corumbá (que desempenha a função de polo regional), Ladário, Miranda, Anastácio e Aquidauana. Esta microrregião ocupa uma grande extensão territorial (90.689,20 km<sup>2</sup>), considerada a maior do Estado. Para uma visão mais detalhada, apresenta-se a “Tabela 1” com dados sobre os municípios.

**Tabela 1.** Dados gerais da microrregião do Pantanal

MUNICÍPIO	POPULAÇÃO	EXTENSÃO TERRITORIAL	PIB (x1000)
Anastácio	25.237	2.910,728 km <sup>2</sup>	58.708,18
Aquidauana	45.614	17.087,021 km <sup>2</sup>	156.493,78
Corumbá	103.703	64.438,363 km <sup>2</sup>	518.024,65
Ladário	19.617	354,255 km <sup>2</sup>	65.137,42
Miranda	25.295	5.471,436 km <sup>2</sup>	70.250,75

**Fonte.** IBGE (2020).

Ainda no tocante ao processo de regionalização do território brasileiro, o IBGE apresentou no final de 2017 uma nova divisão regional, agora compreendida por regiões intermediárias e regiões imediatas. Assim, a microrregião do Pantanal (SEMADE, 2015) se insere na região intermediária de Corumbá, abrangendo as regiões imediatas de Corumbá e Aquidauana/Anastácio.

A opção por estudar a integração urbana da microrregião do Pantanal frente à utilização da rede de transporte para o escoamento de substâncias entorpecentes (tráfico de drogas) se deu a partir do aprofundamento das relações histórico-geográficas que caracterizaram essa unidade regional que, do ponto de vista histórico, foi palco da Guerra do Paraguai (1864-1870), culminando em reestruturações das estratégias políticas nos períodos imperiais e republicanos do país e da perspectiva espacial, e por encontrar-se na faixa de fronteira entre a Bolívia e o Brasil.

O processo de integração regional entre os municípios que compõem a microrregião do Pantanal se deu por sistemas diversificados em cada período histórico, sendo que, até o final do século XIX, o sistema fluvial foi o mais significativo eixo integrador, uma vez que o escoamento da produção se fazia via rio Paraguai e as bacias hidrográficas dos rios Miranda e Aquidauana eram tidas como vias arteriais nesse período. O rio não só era um meio de transporte, como um dos principais caminhos de comunicação e comércio; o principal produto exportado por meio dele era o charque.

Já entre 1920 e 1960, o sistema ferroviário tornou-se predominante e o sentido do escoamento das mercadorias não mais se dava na direção de Corumbá; mas, em direção contrária, destinando-se ao porto de Santos. Essa mudança do sistema fluvial para o ferroviário nos remete à compreensão da cidade como um complexo que “mantém uma série de ligações com o mundo exterior, ligações que envolvem fluxos de capitais, mercadorias, pessoas e ideias” (CORRÊA, 1993, p. 38).

No período atual, a integração regional foi estabelecida, sobretudo, pela rodovia federal BR 262. O sistema rodoviário predomina tanto na interligação entre os municípios da microrregião do Pantanal, quanto com o país vizinho, a Bolívia. A facilidade de acesso e as boas condições da pista favorecem não apenas o escoamento de mercadorias legalmente produzidas, mas também a circulação de produtos ilícitos, incitados pelo crime de contrabando e do descaminho.

Para analisar o crime de contrabando – cujo foco, neste artigo, é o tráfico de entorpecentes –, é preciso primeiramente considerar a criminalidade como um ato violento e que tem sérias repercussões nos espaços urbanos, como o aumento da insegurança, por exemplo.

Essa complexa relação entre fenômenos socioespaciais, como a formação e localização da microrregião do Pantanal; o processo de integração regional com sua infraestrutura de transporte com a atividade criminosa que envolve o crime de tráfico de entorpecentes nos remete à reflexão sobre a compreensão do processo de produção do espaço para o entendimento das mais diversas relações que nele ocorrem.

Nesse sentido, pretende-se analisar a configuração territorial do tráfico de entorpecentes na microrregião do Pantanal, tendo como pano de fundo a análise espacial e a contextualização histórica que envolvem a formação da microrregião estudada.

## MATERIAIS E MÉTODOS

Visando contemplar o objetivo proposto neste trabalho, adotou-se como procedimentos metodológicos o levantamento bibliográfico, de modo a apresentar a construção histórica da unidade microrregional e seu processo de integração por meio da implementação das redes de transportes ao longo do tempo. Para tanto, foi necessário tratar sumariamente da discussão do conceito de espaço geográfico, entendendo-o como produto das relações sociais, tal como argumentaram Carlos (2011) e Spósito (1996).

Para compreender a formação territorial do município de Miranda e conseqüentemente o seu processo de integração regional no decorrer histórico, apoiamos nas contribuições de Queiroz (2009), Teixeira (2005), Oliveira Neto (2005), além de dados secundários como o IBGE (2018). O trabalho ainda utiliza a bibliografia para apresentar a produção espacial do município de Miranda, sua dinâmica socioespacial e sua configuração territorial.

A configuração territorial é compreendida nos termos de Santos (2006, p. 38-39) como aquela “dada pelo conjunto formado pelos sistemas naturais existentes em um dado país ou numa dada área e pelos acréscimos que os homens superimpuseram a esses sistemas naturais”, acrescentando ainda que “[...] A configuração territorial, ou configuração geográfica, tem, pois, uma existência material própria, mas sua existência social, isto é, sua existência real, somente lhe é dada pelo fato das relações sociais”. Deste modo, aproxima-se do objetivo deste artigo, qual seja o de compreender o papel da rodovia BR 262 como um importante eixo de escoamento de entorpecentes na microrregião do Pantanal.

Para compreender a violência urbana na microrregião do Pantanal, escolheu-se o crime de tráfico de entorpecentes, justamente por ser uma modalidade penal que muito contribui para o aumento da insegurança nas cidades, uma vez que seus efeitos se desdobram em outros fatos típicos, tais como homicídio, lesão corporal, ameaça, roubo, furto, violência doméstica, feminicídio, entre outros.

De modo a aprofundar os dados, elegeu-se como recorte espacial o município de Miranda-MS para a coleta das estatísticas criminais sobre o tráfico de entorpecentes. Quanto ao recorte temporal adotou-se o período entre 2007 a 2020. Adotou-se 2007 como início da coleta, por ter sido o ano em que o sistema de elaboração de ocorrências on-line (SIGO) foi implementado no estado de Mato Grosso do Sul; antes dele, os boletins eram confeccionados em formulários específicos, impressos, assinados e entregues nas delegacias de polícia para a instauração do inquérito ou para seu arquivamento. Tendo em vista as dificuldades de acesso a esses boletins, optou-se pelo manejo dos boletins eletrônicos, reconhecendo a importância de uma análise espaço-temporal, ou seja, que leve em conta as transformações do espaço ao

longo do tempo, houve um esforço no sentido de conseguir dados que compreendessem um período mais longo, estendendo a coleta até o ano de 2020.

A coleta das informações criminais foi realizada junto à Delegacia Regional da Polícia Civil, sediada em Aquidauana. Sob a supervisão de um agente de polícia civil, houve o acesso aos boletins de ocorrências, nos quais foram coletados dados de 2007 a 2017. A complementação das informações até 2020 deu-se por meio de contatos com outros órgãos vinculados à Secretaria de Segurança Pública.

Para a análise desses dados foram utilizadas duas escalas, uma mais ampla e geral, buscando identificar a variação criminal ao longo do período analisado (ano a ano) e uma mais específica, visando o aprofundamento analítico da ação criminal para os anos de 2017 e 2020, permitindo-nos identificar uma relação de ordem espacial entre a microrregião do Pantanal e o crime de tráfico de entorpecentes.

Optou-se também pela representação gráfica da área de estudo, sendo ela utilizada na elaboração dos mapas *shapefiles* correspondentes ao limite territorial do Brasil, por meio dos quais também obteve-se o recorte espacial do estado de Mato Grosso do Sul. Além disso, houve o recorte e a sobreposição de mais sete *shapefiles* sobre as microrregiões de Mato Grosso do Sul, bem como, o limite territorial dos cinco municípios de interesse, a malha de setores censitários, rede de drenagem, a malha ferroviária e a malha das rodovias federais e estaduais; todos adquiridos na plataforma do IBGE (2000). O programa *Quantum GIS* versão 3.18, que é um Sistema de Informações Geográficas (*SIG*) de acesso gratuito, foi utilizado para o processamento e a finalização do layout dos mapas.

## RESULTADOS E DISCUSSÕES

### A formação socioespacial de Miranda-MS

A análise apresentada neste item parte da compreensão do conceito de espaço geográfico próximo ao entendimento de Carlos (2011), para quem o espaço geográfico assume o sentido de uma realidade prática constituída no decorrer da história da humanidade, como condição, meio e produto da reprodução social. Concordamos com a autora ao argumentar que o espaço é revelado enquanto produto social e como condição para que as transformações sociais, políticas e econômicas se concretizem no decorrer da história.

Nesse sentido, a produção do espaço consiste na realização das próprias condições da existência humana, orientando a práxis social na construção do mundo objetivo, assim, “a produção do espaço apareceria como imanente à produção social no contexto da constituição da civilização” (CARLOS, 2011, p. 17).

Entretanto, essa compreensão do conceito não é recente. Vimos em Spósito (1996) uma afirmação muito semelhante, segundo a qual o espaço geográfico é tido como a modificação que a sociedade faz através da organização do trabalho coletivo, deliberando o papel de cada um. De acordo com a autora, a produção do espaço se

deu em várias etapas, desde os primórdios, na medida em que o homem buscava descobrir seu espaço construindo e modificando seu lugar de sociabilidade.

Desse modo, compreender as atividades humanas, ocorrências da exploração e as transformações que aconteceram ao longo do tempo possibilita o entendimento da produção do próprio homem e sua estrutura.

Dessa forma, entenderemos que o espaço é história e nesta perspectiva, a cidade de hoje é o resultado cumulativo de todas as outras cidades de antes transformadas, destruídas, reconstruídas, enfim produzidas pelas transformações sociais ocorridas através dos tempos, engendradas pelas relações que promovem estas transformações (SPOSITO, 1996, p.11).

Tendo em conta que o espaço geográfico é produzido através das relações sociais e que sua paisagem se altera ao longo do tempo, analisar-se-á a partir de então a formação territorial de Miranda levando em conta que suas transformações espaciais são resultado da contextualização de cada período histórico.

Após nos debruçarmos sobre a história da formação territorial de Miranda, percebe-se que sua localização espacial era tida como estratégica para o Governo Imperial, nos levando ao pressuposto de que seu processo de produção espacial se deu no contexto da defesa do território.

Buscando dar validade ao pressuposto aqui levantado, constata-se que a vila de Miranda surgiu com a construção de um presídio em 1778, supervisionado pelo Capitão João Leme do Prado, que tinha como intuito salvaguardar as terras contra os paraguaios (IBGE, 2018).

Percebe-se que a instrumentalização do território por aparatos bélicos não apenas cumpria o objetivo de defender o território nacional; mas, também de ocupá-lo, tal como defendeu Queiroz (2009). O desenvolvimento econômico da vila de Miranda pautou-se na pecuária tradicional, cujo exercício não favorecia a ocupação territorial à medida que predominava (e ainda predomina) a concentração de terras e a baixa oferta de empregos. Visando estimular a ocupação do território pantaneiro (tendo em vista a defesa nacional), o Governo Imperial fundou a Colônia Militar de Miranda por volta de 1857, enviando tropas militares nos anos que antecederam a Guerra do Paraguai.

A localização espacial em que se encontra a microrregião do Pantanal (Figura 1) justificou o interesse do Governo Imperial no que concerne à proteção do território nacional. Para Queiroz (2009), a descoberta do ouro de aluvião no antigo Mato Grosso no século XVII condicionou o aumento da vigilância nas regiões de fronteira. Não obstante, houve a construção do Forte Coimbra, em 1750, cujo objetivo era o de “ocupar as fronteiras e legitimar as posses portuguesas, no espírito do *uti possidetis*” (TEIXEIRA, 2005, p. 43).

Mesmo com todo o aparato militar, a região foi palco da Guerra do Paraguai que não apenas desestabilizou o comércio local, desacelerando o crescimento econômico e populacional, como também aumentou significativamente a insegurança entre os

moradores que por lá decidiram permanecer durante o período em que os confrontos se aproximavam dos lares pantaneiros.

Com o fim da guerra e já emancipado do município de Corumbá, Miranda passou a ser o maior território da província de Mato Grosso, sendo, portanto, alvo de vários investimentos, mesmo após o fim do período imperial no Brasil.

Em 31 de dezembro de 1912, foram iniciadas as estações do telégrafo e da ferrovia, da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (NOB) no Estado de Mato Grosso do Sul. Antes, o que demorava dias para ser transportado passou a ser mais rápido. Assim, além de trazerem o progresso para o município, promoveram o fortalecimento das atividades pecuárias e do comércio de produtos agrícolas, produtos estes que eram transportados de Corumbá para São Paulo.

[...] não existia sombra de dúvida que a ideia da estrada da ferrovia se originou com uma política de centralização do Império brasileiro e tomou força após a Guerra do Paraguai, que reavivou a consciência da necessidade de uma ligação ferroviária do seu centro de decisões até Mato Grosso e Goiás, com a intenção de defesa das fronteiras (OLIVEIRA NETO, 2005, p. 91).

A ferrovia foi um dos meios de transporte que mais trouxe desenvolvimento para o município de Miranda, como é possível constatar observando-se o atual centro da cidade, que se desenvolveu ao redor da linha férrea. O motivo foi a acessibilidade criada para o transporte tanto de cargas como de pessoas.

Em uma análise mais atual sobre a dinâmica econômica de Miranda, Batista e Farias (2017) verificaram uma soberania do setor de serviços no município que, impulsionado pelo bom desempenho da economia brasileira entre 2005 e 2010, apresentou um crescimento de 46,9%. Isso se deve à exploração turística da região, que se assenta no Pantanal Sul-Mato-Grossense. Nesse mesmo período, observou-se aumentos significativos nos setores industriais e agropecuários (56,7% e 43,5%, respectivamente).

**Tabela 2.** PIB por setores em Miranda 1999-2014

ANO	AGROPECUÁRIO*	%	INDÚSTRIA*	%	SERVIÇOS*	%
1999	16.274	29,20	6.183	11,09	33.278	59,71
2000	18.232	28,29	7.614	11,81	38.610	59,90
2005	33.399	27,24	11.826	9,65	77.383	63,11
2010	59.194	25,48	27.368	11,78	145.774	62,74
2013	59.136	27,76	23.943	11,24	129.933	61,00
2014	68.541	28,21	28.152	11,58	146.317	60,21

Fonte. IBGE (2018). \*Em mil reais

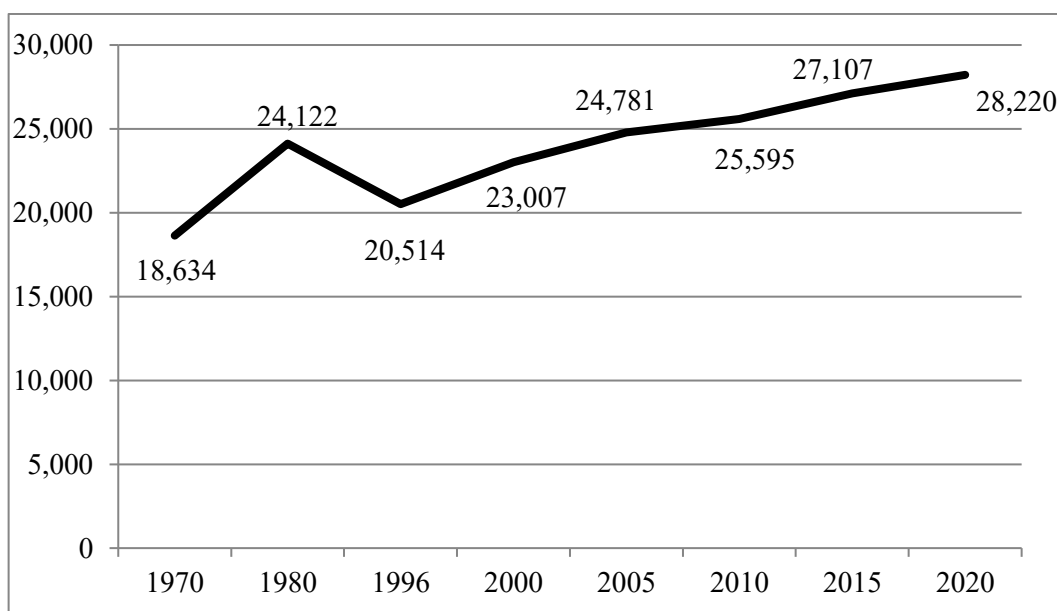
Tendo em vista que a atividade turística é bastante significativa na região, fica claro o porquê de o setor de serviços apresentar números mais relevantes na composição do PIB. Diante de uma crise que extrapola os limites nacionais, a atividade turística foi



também largamente afetada, causando uma redução de 12,11% no setor de serviços entre os anos de 2010 e 2013.

Embora o dinamismo econômico tenha apresentado um quadro promissor até 2010, e uma rápida recuperação em 2014, verificou-se que o bom desempenho da economia não resultou em um grande dinamismo populacional (Gráfico 1) que, por sua vez, manteve uma taxa de crescimento estável. Isso fica mais evidente quando comparamos as taxas de crescimento entre os períodos de 1996 a 2000 (10,8%), 2000 a 2007 (3,9%), 2007 a 2010 (6,3%), 2010 a 2015 (5,9%) e 2015 a 2020 (4,1%).

**Gráfico 1.** Evolução populacional de Miranda (1970-2020)



**Fonte.** IBGE (2018). \* Estimativa populacional

Observando a dinâmica populacional de Miranda ao longo da cronologia estabelecida no Gráfico 1, vê-se que a maior taxa de crescimento se deu entre 1970 e 1980 (29,45%). Entretanto, Miranda enfrentou uma grande evasão populacional no período seguinte (1980 a 1996), quando as oportunidades de emprego foram mais claras em outras cidades da microrregião, como Aquidauana, que em decorrência da estrada de ferro vivenciou momentos econômicos muito propícios em sua história, devido a instalação do entreposto comercial. Entre o período de 1996 a 2018, observa-se um crescimento populacional contínuo, mas, com taxas de crescimento menores.

Tal como argumentou-se na introdução deste artigo, o atual processo de integração regional na microrregião do Pantanal é sustentado pelo sistema rodoviário, tendo como principal expoente a BR 262 que, no Estado de Mato Grosso do Sul inicia-se em Três Lagoas/MS e termina em Corumbá, no limite da fronteira com a cidade de Puerto Quijarro, na Bolívia. No que concerne à microrregião do Pantanal, essa rodovia é o principal acesso às cidades que compõem essa unidade regional.

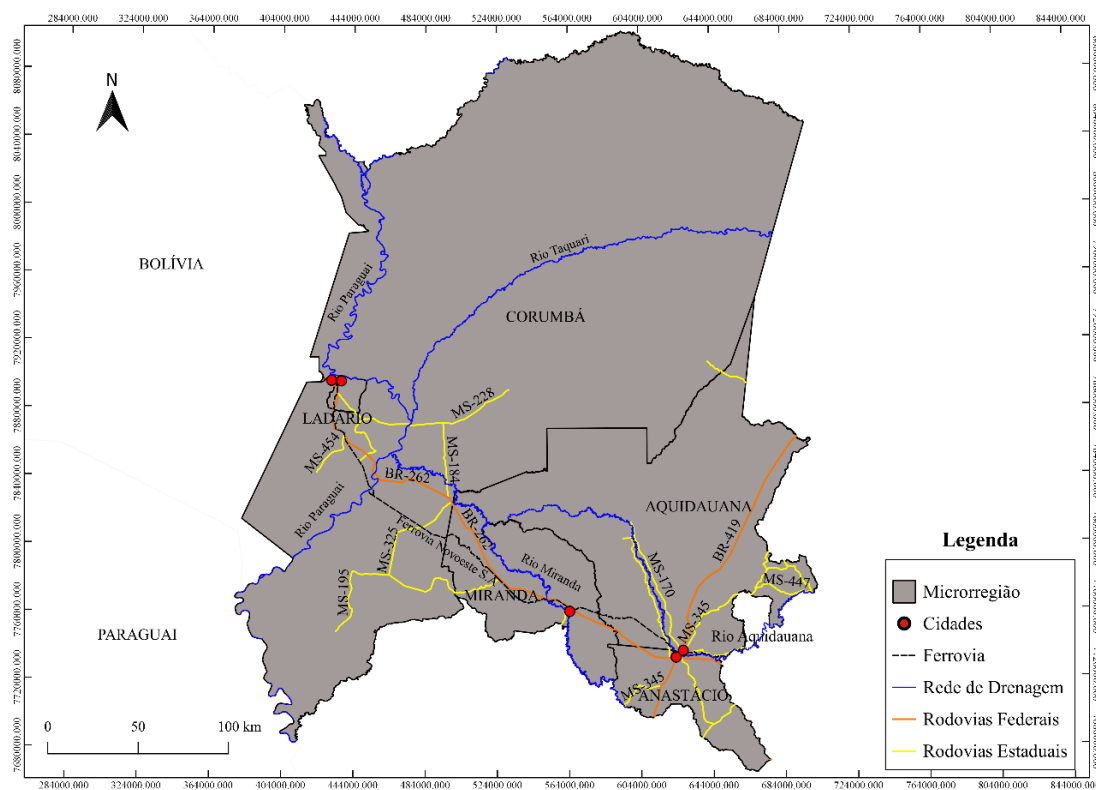
Entendendo que a localização espacial em que se insere a microrregião do Pantanal é importante para a compreensão do objetivo proposto neste artigo, qual seja, o de compreender a dinâmica do crime de tráfico de entorpecentes, tendo como Miranda o recorte espacial da pesquisa, julgamos necessário apresentar, mesmo que de modo breve, a configuração territorial dessa microrregião, evidenciando a formação da infraestrutura de transporte que dinamizou a integração regional.

### A infraestrutura de transportes na microrregião do pantanal

Como já mencionado, o processo de regionalização que constituiu a microrregião do Pantanal se deu a partir de critérios que buscaram uma homogeneização espacial, como os de cunho ambientais, já que o bioma Pantanal está presente, em maior ou menor proporção, nos cinco municípios que compõem a unidade regional (Corumbá, Ladário, Miranda, Anastácio e Aquidauana), além de critérios associados à cultura e à atividade econômica.

Buscando facilitar a compreensão sobre o processo de integração regional na microrregião do Pantanal, elaborou-se a “Figura 2” que apresenta os principais eixos de transporte (hidroviário, ferroviário e rodoviário), cuja importância e intensidade do fluxo de pessoas e mercadorias variaram no decorrer do tempo.

**Figura 2.** Eixos de transporte na microrregião do Pantanal



Fonte: IBGE (2020).

A planície pantaneira apresenta uma rica hidrografia, tendo como eixo principal o rio Paraguai, o qual desempenhou importante papel no processo de desenvolvimento da região pantaneira até o início do século XX.

A possibilidade de navegabilidade pelos rios integrados à bacia hidrográfica do rio Paraguai permitiu o escoamento da produção agrícola via porto de Corumbá, neste período, o transporte das mercadorias produzidas nas vilas de Miranda, Anastácio e Aquidauana era direcionado ao porto, que, de acordo com Queiroz (2009), era uma prática estimulada pelo Governo de Mato Grosso, tendo em vista as reais dificuldades enfrentadas pelo escoamento dos produtos via Província de São Paulo.

Com base na hidrografia da bacia do rio Paraguai, viu-se que um dos seus principais afluentes é o rio Miranda, favorecendo o deslocamento de mercadorias e pessoas, inclusive de tropas militares entre o trecho Miranda/Corumbá. Outro importante rio, o Aquidauana, sendo tributário do rio Miranda, estendeu a circulação fluvial até as vilas de Anastácio e Aquidauana (Figura 2). Neste período, Miranda ocupava uma posição sub-regional importante. O IBGE (2020), ao apresentar a hierarquia espacial desta região no século XIX, aponta a vila de Aquidauana como distrito de Miranda até sua emancipação, no início do século XX.

A produção espacial de Anastácio e Aquidauana está diretamente relacionada ao uso do sistema fluvial, sendo já no século XIX a vila de Anastácio considerada a margem esquerda e Aquidauana, a Margem Direita. O pequeno porto de Anastácio, até o início do século XX serviu como entreposto comercial, recebendo e enviando mercadorias para o porto de Corumbá.

Esse cenário começou a mudar só com a implementação da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil que chegou ao então Estado de Mato Grosso em 1912 e, trecho a trecho, se estendeu de Três Lagoas a Corumbá. Para Oliveira (2011, p. 69):

A Estrada de Ferro, construída de Jupiá a Corumbá foi aberta no ano de 1912, em território mato-grossense, entre as estações de Três Lagoas e Água Clara e entre Pedro Celestino e Porto Esperança, porém um trecho de mais de 200 km, entre as duas linhas, esperou aproximadamente dois anos para ser concluído, o que ocorreu somente em outubro de 1914.

O relato mostra o quão difícil foi a implantação da Estrada de Ferro, que ainda tinha um grande obstáculo a ser transposto, a ligação entre os Estados de Mato Grosso e São Paulo, que na divisa entre as cidades de Três Lagoas (hoje Mato Grosso do Sul) e Castilho (SP) tinha o imponente rio Paraná. Até a construção da ponte ferroviária “Dr. Francisco de Sá”, em 1926, a travessia se dava por meio de balsas, o que atrasava muito o deslocamento de pessoas e mercadorias.

A linha férrea chegou a Corumbá apenas em 1952 e, com a implantação de todo o sistema ferroviário, houve por parte do governo brasileiro uma mudança na logística de escoamento dos produtos, que passaram a ter como lócus o porto de Santos, com isso, o escoamento via rio Paraguai foi paulatinamente sendo substituído, causando a estagnação econômica de Corumbá e de Miranda. Já a cidade de Aquidauana se

beneficiou com a construção de um entreposto de carga e descarga dos vagões ferroviários.

Nos anos 1990, o Brasil passou a impor políticas de desestatização de empresas públicas, o que culminou na venda da empresa Estrada de Ferro Noroeste do Brasil em 1996, já no governo Fernando Henrique Cardoso, sendo adquirida pela Empresa Ferroviária Novoeste S.A. Após a privatização, o transporte de passageiros foi totalmente suprimido, destinando-se exclusivamente ao transporte de mercadorias, que pouco a pouco foi sendo superado pelo transporte rodoviário.

A principal via rodoviária de integração entre os municípios da microrregião do Pantanal é a BR 262, construída no final da década de 1960, possui uma extensão total de 2.213 quilômetros, passando pelos estados do Espírito Santo, Minas Gerais, São Paulo e Mato Grosso do Sul. No âmbito estadual, essa rodovia cruza o Mato Grosso do Sul, no sentido leste/oeste, iniciando na cidade de Três Lagoas e findando em Corumbá, que faz divisa com a cidade boliviana de Puerto Quijarro, percorrendo uma distância de 753 quilômetros. Já na escala microrregional, a BR 262 interliga as cidades de Aquidauana, Anastácio, Miranda, Corumbá e Ladário, perfazendo uma distância de 295 quilômetros.

Com a pavimentação do trecho rodoviário da microrregião do Pantanal, houve um encurtamento do tempo de deslocamento, ligando-se à capital do estado, Campo Grande, aumentando o tráfego de veículos que por ela trafegam, o que, por sua vez, exige uma fiscalização policial mais atenta e ininterrupta, de modo a coibir crimes de contrabando, como tráfico de entorpecentes.

Por se tratar de uma rodovia federal, a fiscalização na BR 262 é exercida pela Polícia Rodoviária Federal que, entre as cidades de Aquidauana e Corumbá, apresentam apenas duas bases fixas, uma em Miranda e uma Delegacia da PRF em Corumbá. Para o aprofundamento das análises apresentadas neste artigo, e de modo a identificar as estratégias que envolvem o crime de tráfico de entorpecentes, apresentaremos a seguir os dados referentes a esta tipicidade penal entre o período de 2007 a 2020.

### **Análise espacial sobre o tráfico de entorpecentes em Miranda-MS**

A escolha de se trabalhar com o crime de tráfico de entorpecentes se deu por este fato típico estar diretamente relacionado à insegurança urbana, e não por acaso, o uso de drogas, além de causar danos à saúde, está diretamente relacionado a outros crimes, como homicídio doloso, feminicídio, roubo, furto, agressão, ameaça, violência doméstica, crimes de trânsito, entre tantos outros.

No que concerne ao estudo da violência urbana, uma de suas consequências mais abordadas é a insegurança, justamente por envolver a percepção dos cidadãos sobre a criminalidade que é largamente divulgada pelos meios de comunicação.

Uma primeira preocupação de se trabalhar com a insegurança, advém de sua discussão metodológica. Para Kessler (2009, p. 16), a opção de adotar a expressão “sentimento de insegurança” torna-se válida na medida em que se propõe a ir além

da análise das respostas emocionais da percepção de símbolos vinculados ao delito, tal como é feita nos estudos da criminologia, incorporando um quadro muito mais amplo, correspondente às representações, emoções e ações. Já Sposito e Góes (2013) fazem a defesa do termo “insegurança urbana”, compreendendo que ele já incorpora a ideia de sentimento, além de delimitar que seu estudo se refere ao espaço urbano.

Aprofundando sobre a análise da insegurança, Bourdieu (2012) afirma que o termo apresenta dimensões concretas e simbólicas. De modo semelhante, a análise sobre a insegurança pode ser realizada levando em conta a objetividade e a subjetividade de sua manifestação no espaço urbano.

A relação objetiva expressa uma relação razoável entre o medo experimentado pelo cidadão e seu nível de exposição a uma ou várias formas concretas de agregação delitiva conceituada como vulnerabilidade. Com isso há uma diferenciação dos atos violentos e a percepção apresentada pelas pessoas como um imaginário de cidade insegura. E a insegurança subjetiva que expressa um “medo difuso” da delinquência que não necessariamente corresponde com a vulnerabilidade específica do cidadão que a experimenta (CURBET, 2007, p.135).

Para Adorno (2002, p. 323), a insegurança urbana não é vista apenas como resultado da percepção de ameaça direta aos moradores, de que seu bairro está sendo abandonado no que se refere aos serviços públicos. Essa sensação nasce da percepção individual do sujeito, mediante a probabilidade de se tornar uma vítima de crime ou agressão, resultando em uma combinação de sentimentos de medo, ansiedade e desassossego. Sendo assim, fica claro que “a sensação de insegurança, por sua vez, não obedece necessariamente à distribuição dos delitos: pode haver muito medo e insegurança em áreas que não apresentam grandes concentrações de delitos”.

A qualidade de relações entre usuários e seu ambiente é mediada pelo sentimento de insegurança e diretamente afetada pela instauração progressiva do perigo. Ela depende igualmente do contexto político, cultural e social no qual essa relação se insere, e que vai influenciar tanto a percepção dos atores sociais quanto as práticas que adotam para responder à insegurança e aos perigos constatados (PEDRAZZINI, 2006, p.119).

É ainda pertinente apontar a discussão a respeito do conceito de violência, uma vez que entendemos a insegurança como o desdobramento de ações violentas. Não obstante, o emprego retórico da palavra passou a conferir-lhe significados cada vez mais amplos e metafóricos: a violência dos ventos, a violência das paixões, a violência da expressão. E não é “senão por violência da expressão primitiva que o termo passou a significar qualquer ruptura da ordem ou qualquer emprego de meios para impor uma ordem” (MISSE, 2003, p. 1).

Embora sejam recorrentes as variações no significado da palavra “violência”, Misse (2003) identificou duas características que não se alteraram: a sua essência em si, “como se usa”; e seu direcionamento, “contra quem se usa”. Sabe-se, portanto, que a palavra não é meramente descritiva ou neutra, pois, ao dizer que algo é violento, não estamos apenas descrevendo um evento, mas intervindo nele. Desta forma, concordamos com o autor ao considerar que seu conceito é performativo e seu emprego remete a uma ação sobre o “outro”.

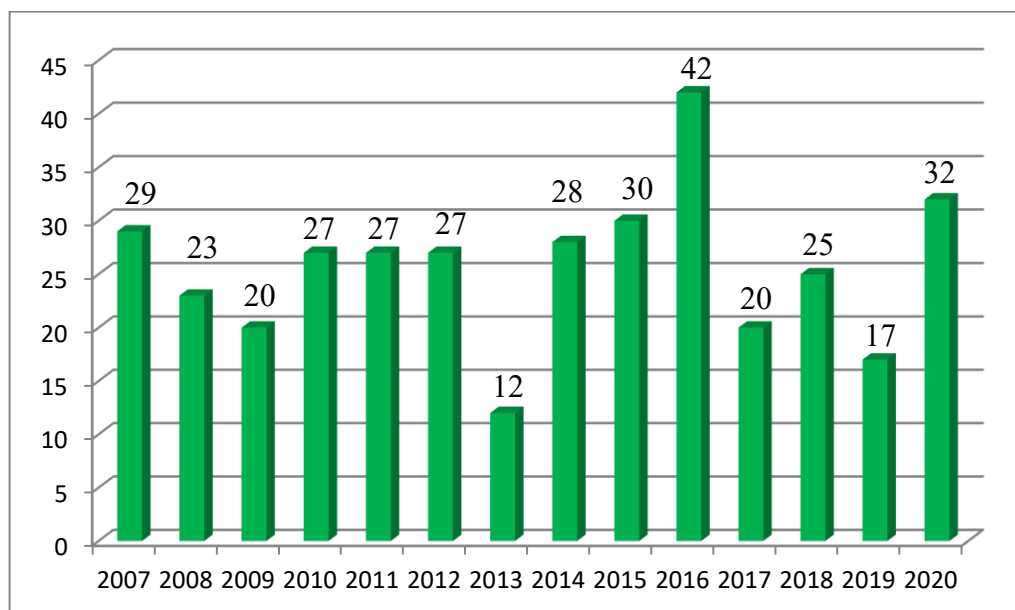
Machado da Silva (2010) apresenta pistas importantes para analisar a construção do imaginário do sujeito violento, trazendo como hipótese a linguagem da violência urbana que problematiza a ordem social específica ou, em outras palavras, reconhece um padrão de sociabilidade que o chama de “sociabilidade violenta”.

Segundo o autor, a relação indissociável entre violência urbana e “sociabilidade violenta”, que vem se construindo e consolidando nas últimas décadas, vista à distância, talvez contenha boa dose de exagero na percepção do perigo envolvido. Mas é preciso admitir que a violência urbana se configura como um conjunto de práticas que identificam uma ordem social.

Buscando compreender a difusão da insegurança urbana a partir de sua perspectiva objetiva, ou seja, pelo estudo do crime consumado (cometimento de um ato violento), adotou-se como recorte analítico os registros policiais a respeito do crime de tráfico de entorpecentes que foi tipificado pelo Código Penal brasileiro pela Lei 11.343/2006, em seu artigo 33, com a seguinte redação:

Importar, exportar, remeter, preparar, produzir, fabricar, adquirir, vender, expor à venda, oferecer, ter em depósito, transportar, trazer consigo, guardar, prescrever, ministrar, entregar a consumo ou oferecer drogas, ainda que gratuitamente, sem autorização ou desacordo com determinação legal ou regulamentar” (BRASIL, 2006, p. 7).

Para analisar esse crime, coletou-se dados sobre os registros de ocorrências de tráfico de entorpecentes entre o período de 2007 a 2020. Como explicitado na metodologia, iniciou-se a coleta de dados por 2007 por este ser o ano em que o sistema de elaboração de ocorrências *on-line* (SIGO) foi implantado no Estado de Mato Grosso do Sul, estendendo a pesquisa até o ano de (2020), tal como apresentamos no “Gráfico 2”.

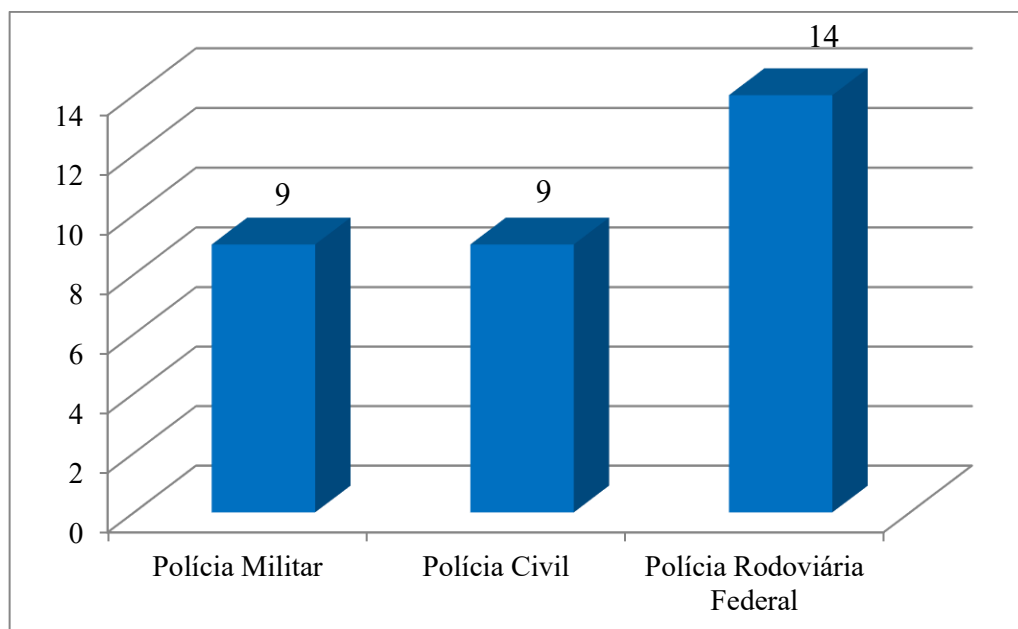
**Gráfico 2.** Registro do tráfico de entorpecentes em Miranda (2007-2020)

Fonte. SIGO, 2020.

Observa-se um período mais estável nos registros de tráfico de entorpecentes entre 2007 e 2012, destacando-se uma redução de 31,03%, entre 2007 e 2009, seguido de um aumento de 35% entre 2009 e 2012. Chama a atenção a redução de 55,55% entre 2012 e 2013; e o abrupto aumento nos registros entre 2013 e 2016 (250%). No período de 2016 a 2019 houve uma redução de 59,52%, acompanhado de um aumento de 88,23% entre os anos de 2019 e 2020. Ressalta-se que, em números absolutos, o município registrou 359 casos em 14 anos (2007 a 2020).

As ocorrências de tráfico de entorpecentes registradas em Miranda no período proposto nesta pesquisa sugerem uma média anual de 25 ocorrências ao ano, sendo um pouco mais de duas apreensões mensais. Embora o número de apreensões mensais não seja alto, os dados pormenorizados revelam informações importantes que remetem a um entendimento espacial para a compreensão das estratégias associadas a esta modalidade penal.

Levando em conta o ano de 2020, viu-se um total de 32 ocorrências registradas a partir da atuação de três órgãos policiais: a Polícia Militar (PM), que trabalha ostensivamente fazendo o patrulhamento nas cidades brasileiras, a Polícia Civil (PC), também conhecida por polícia judiciária e de função investigativa que, assim como a Polícia Militar, tem sua área de atuação restrita aos municípios e, por fim, a Polícia Rodoviária Federal (PRF), que atua nas estradas federais e, no caso de Miranda, exerce a fiscalização na BR 262. Para uma melhor visualização, elaborou-se o “Gráfico 3”.

**Gráfico 3.** Apreensões de drogas por órgão policial em 2020

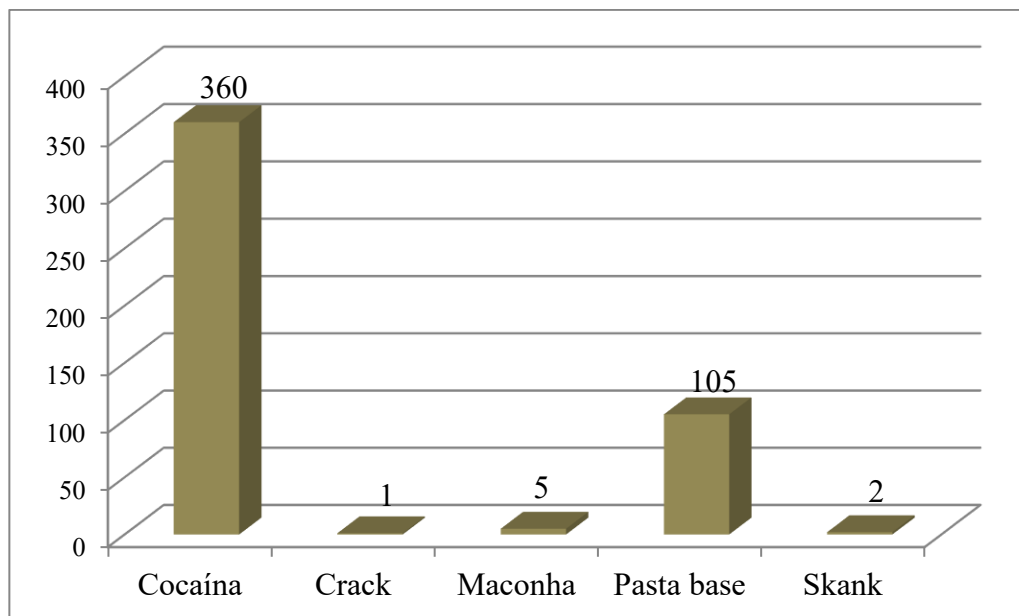
Fonte. SIGO, 2020.

Tendo em vista os dados apresentados no gráfico 3, nota-se que o percentual de apreensão corresponde a 28% para a PM, 28% para a PC, e 44% para a PRF. Percebe-se ainda que 44% das apreensões foram realizadas na cidade de Miranda, o que significa apreensões em residências, popularmente conhecidas como “bocas de fumo”, e de transeuntes usuários de drogas; 56% das apreensões ocorreram na BR 262, sugerindo o exercício do tráfico internacional de drogas, tendo a Bolívia como principal local de saída dos entorpecentes.

No ano de 2020, a PRF apreendeu aproximadamente 344 quilos de substâncias entorpecentes, enquanto que a PM apreendeu na cidade de Miranda aproximadamente 2,7 quilos. A PM ainda fez quatro apreensões na rodovia federal BR 262, que embora seja de competência da PRF, há situações em que ocorrem denúncias anônimas de traficantes e um agrupamento tático é mobilizado para efetuar a prisão, sendo, então, apreendidos aproximadamente 132 quilos de drogas. Por fim, a PC apreendeu algo perto de 300 gramas de entorpecentes.

Quanto ao tipo de drogas apreendidas, constatou-se cinco variações, tratando-se de Cocaína, Crack, Maconha, Pasta base e Skank, tal como podemos observar no “Gráfico 4”.



**Gráfico 4.** Substâncias entorpecentes apreendidas em 2020 (por quilo)

Fonte. SIGO, 2020.

De acordo com Jora (2014, p. 28), “a cocaína ou benzoilmetilecgonina é um alcaloide extraído de folhas da planta chamada *Erythoxylum coca*, nativa e cultivada nos países do altiplano Andino da América do Sul, principalmente Bolívia, Colômbia e Peru”. A autora acrescenta que essa substância pode ser encontrada para uso em duas formas, a saber, em pó (cloridrato de cocaína) para o uso via intranasal e endovenosa – quando diluído em água –, e em forma de base livre, que pode ser fumada (crack). Já a pasta base é o primeiro processo de produção da cocaína.

A respeito do processo de refinamento desta droga no Brasil, Muakad (2012, p. 483) adverte que:

A cocaína consumida no Brasil é uma das piores. Estima-se que em cada quilo de pasta base exportado, geralmente da Bolívia, os traficantes colocam 30 litros de derivados benzênicos; 20 litros de solventes orgânicos; um quilo de substâncias oxidantes e mais 4 quilos de produtos diversos, deixando a droga com apenas 30% de pureza. A pasta base que chega a São Paulo, é misturada com soda cáustica, solução de bateria de carro, água sanitária, cimento e manitol, um hormônio de engorda de gados. Além disso, são adicionados compostos inorgânicos, como o sulfato de magnésio, carbonato e bicarbonato de sódio, de cálcio e ácido bórico, carboidratos além de anestésicos, como a xilocaína, benzocaína e produtos antitérmicos e o analgésico fenacetina. Ao ser adicionado o enxofre e cloreto férrico, os traficantes passaram a produzir a cocaína amarela ou ocre e, para a obtenção das cores roxa e marrom o narcotráfico adiciona resina e pó-de-serra.

A maconha é uma droga extraída da planta *Cannabis Sativa*, que tem como princípio ativo o tetra-hidrocanabinol (THC), que é responsável por seu efeito em quem a

consome. O Skank é extraído da mesma planta da maconha e também possui o THC como princípio ativo, o que o diferencia é seu processo de fabricação que, por ser produzido em ambiente controlado (laboratório), possui uma hiperconcentração de THC.

Retomando a análise do gráfico 4, percebe-se a predominância das apreensões de cocaína que, somada às da pasta base, que é seu primeiro processo de produção, chegam a 465 quilos. Como vimos, grande parte das apreensões de cocaína e pasta base foi realizada na BR 262, justamente por ser a principal via de acesso entre a Bolívia e o Brasil na microrregião do Pantanal. Sobre o plantio e a produção da cocaína na Bolívia, Muahad (2012) diz que:

Na Bolívia, os arbustos de coca são cultivados legalmente nas regiões de Yungas, no departamento de La Paz, e de Chapare, no departamento de Cochabamba. De Yungas e de Chepare, como de Yapacani, a folha de coca é transportada através de toda a Bolívia, sem nenhuma restrição ou controle, a não ser o pagamento de impostos nas alfândegas agrícolas, na ocasião em que é tirada do centro de produção e, o transporte das folhas de coca se destina à fabricação clandestina de cocaína ou à mastigação pelos camponeses da região (MUAHAD, 2012, p. 468).

No ano de 2020 foram registradas 32 ocorrências de tráfico de entorpecentes, das quais, 18 foram realizadas na BR 262, correspondendo a 56,25% das apreensões. Um dado que nos chamou a atenção foi o sentido do deslocamento em que os traficantes foram presos, sendo 15 deles trafegando no sentido oeste/leste, ou seja, de Corumbá para Campo Grande, o que nos permite inferir que a droga teve como ponto de saída a Bolívia. Apenas 3 ocorrências foram registradas com o deslocamento no sentido Brasil/Bolívia.

A fim de verificar se o que ocorreu em 2020 não foi um caso isolado, foi realizada a mesma análise para o ano de 2017 (ano em que iniciamos nosso projeto de pesquisa) para identificar o sentido do deslocamento das substâncias entorpecentes. Das apreensões realizadas pela PRF na rodovia BR 262, viu-se uma predominância do sentido de Corumbá/Campo Grande (66,66%), já as apreensões realizadas no sentido Campo Grande/Corumbá representaram apenas 25% das ocorrências.

Os dados obtidos nos boletins de ocorrências registrados em 2020 trazem também informações sobre os autores do crime de tráfico de entorpecentes. Das 47 pessoas presas, 76% são do sexo masculino e 24% do feminino. Chama ainda a atenção que, entre os autores presos na BR 262 do total de 26 pessoas, apenas três delas são mulheres, apontando para uma predominância masculina no que concerne ao tráfico internacional de drogas na microrregião estudada.

Sobre a faixa etária dos envolvidos, viu-se que 4,25% dos envolvidos pertenciam à classe de 15 a 17 anos e, como menores de idade, são considerados inimputáveis, o que significa que eles não cometem crime; mas, sim, ato infracional como definido no art. 104 do Estatuto da Criança e do Adolescente (ECA), promulgado pela Lei Federal n. 8.069 de 13 de julho de 1990. O mesmo percentual (4,25%) foi observado nos infratores com idade entre 51 e 60 anos.

Os maiores percentuais pertencem às faixas etárias de 18 a 28 anos (46,83%) e de 29 a 39 anos (25,53%), mostrando que os mais jovens, muitas vezes desempregados e sem estabilidade financeira, são os mais atraídos por narcotraficantes que oferecem dinheiro, com valores até consideráveis para se arriscarem no transporte das substâncias entorpecentes. Por fim, vimos que os autores entre a faixa etária de 40 e 50 anos representaram 19,14% das pessoas presas.

A análise sobre os dados criminais que envolvem o tráfico de entorpecentes em Miranda denota que a maioria das ocorrências de 2020 foram registradas na BR 262, indicando a cidade de Miranda apenas como um ponto de passagem da droga, cujos autores utilizam a estrutura de transporte que conecta os municípios que compõem a microrregião do Pantanal.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Viu-se que a microrregião do Pantanal apresenta uma historicidade muito rica, em que o “olhar para o passado” nos permite analisar sua formação socioespacial. Compreendemos que o processo de integração regional se deu em face de mudanças nos sistemas de transportes, iniciando pelo eixo hidroviário, em um contexto em que o escoamento das mercadorias era mais intenso pelo rio Paraguai, marcando o desenvolvimento de Corumbá.

Posteriormente, com a chegada dos trilhos do trem, nas primeiras décadas do século XX, o sentido do escoamento foi alterado, sendo realizado via Estado de São Paulo, através da linha ferroviária Bauru-SP/Corumbá-MS. Com isso, a cidade de Aquidauana assumiu um protagonismo com a instalação de um entreposto comercial. Por fim, estabeleceu-se o predomínio do sistema rodoviário, protagonizado pela BR 262, que coloca as cidades de Miranda, Anastácio e Aquidauana na *hinterlândia* da capital do Estado (Campo Grande), justamente pela proximidade. Além disso, esta rodovia é a principal via de acesso entre a Bolívia e o Brasil no Estado de Mato Grosso do Sul.

Na microrregião do Pantanal, demos destaque à cidade de Miranda, que se localiza entre a serra de Bodoquena e o Pantanal da Nhecolândia, característica que a coloca no mapa turístico, sobretudo do turismo de pesca que atrai cada vez mais adeptos desta modalidade esportiva, que contribui para o dinamismo econômico impulsionado pelo setor de serviços.

Em sua contextualização histórica, Miranda foi palco da Guerra do Paraguai, cuja violência objetiva dos confrontos armados caracterizaram um período de profunda insegurança urbana. No período atual, a insegurança se insere num contexto mais amplo envolvendo elementos objetivos (rota do tráfico internacional de drogas) e subjetivos (centralidade do discurso da violência promovido em grande parte pela mídia que atribui às cidades o estigma de espaços inseguros).

Apesar de não termos demonstrado dados empíricos sobre a insegurança dos moradores de Miranda, fundamentou-se a argumentação de que a insegurança é, antes de mais nada um sentimento que se potencializa no meio urbano pela

exploração midiática da violência, fomentando as conversas cotidianas e a sensação de que a cada momento podemos ser vítimas de atos criminosos.

Ainda no que concerne à análise sobre a insegurança, verificamos que o tráfico de entorpecentes se relaciona a uma dinâmica regional, em que a cidade de Miranda é tida como um território de passagem entre a Bolívia e o sudeste brasileiro, via BR 262. No entanto, apesar de apontar nesta pesquisa objetivamente que a grande maioria das apreensões de entorpecentes foram realizadas na rodovia, e que não tinham como destinação da cidade de Miranda, sua veiculação midiática, que é trabalho recorrente dos meios de comunicação, tendo as emissoras de rádio como principal expoente nas cidades pequenas contribuem para o discurso das cidades como espaços inseguros.

Percebe-se, por fim, que a espacialidade em que a microrregião do Pantanal está inserida é um importante elemento para a compreensão da dinâmica do tráfico de entorpecentes que, ao utilizar a rede rodoviária de transporte (BR 262), sugere a constituição de uma configuração espacial que merece ser estudada mais a fundo.

## AGRADECIMENTOS

Agradecemos à CAPES – Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior, pela concessão de Bolsa de mestrado – Código de financiamento 00.1.

O presente trabalho foi realizado com apoio da Universidade Federal de Mato Grosso do Sul – UFMS/MEC – Brasil.

## CONTRIBUIÇÕES DOS AUTORES

**Concepção:** Ricardo Lopes Batista e José Willian Francisco de Souza. **Metodologia:** Ricardo Lopes Batista. **Análise formal:** Ricardo Lopes Batista e José Willian Francisco de Souza. **Pesquisa:** Ricardo Lopes Batista. **Recursos:** Ricardo Lopes Batista e José Willian Francisco de Souza. **Preparação de dados:** Ricardo Lopes Batista e José Willian Francisco de Souza. **Escrita do artigo:** Ricardo Lopes Batista. **Revisão:** Ricardo Lopes Batista e José Willian Francisco de Souza. **Supervisão:** Ricardo Lopes Batista. **Aquisição de financiamento:** Ricardo Lopes Batista e José Willian Francisco de Souza. Todos os autores leram e concordaram com a versão publicada do manuscrito.

## REFERÊNCIAS

- ADORNO, Sérgio. Violência, crime, insegurança: há saídas possíveis? In: FONSECA, Rinaldo Barcia; DAVANZO, Aurea M. Q.; NEGREIROS, Rovena M. C. **Livro verde:** desafios para gestão da região metropolitana de Campinas. Campinas: UNICAMP, 2002. p. 303-333.
- BATISTA, Ricardo Lopes; FARIAS, Fernando Rodrigo. **Análise da dinâmica econômica na microrregião do pantanal:** Aquidauana, Anastácio e Miranda. II SEMDE, 2017.

BOURDIEU, Pierre. **O poder simbólico**. 16 Ed. [trad. Fernando Thomaz], Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2012.

BRASIL. **Lei 11.343, de 23 de agosto de 2006**. Lei de entorpecentes. Brasil, Brasília, DF, agosto de 2006, p. 1-17.

CARLOS, Ana Fani A. **A condição espacial**. São Paulo: Contexto, 2011.

CATELLA, Agostinho Carlos, TOMÁS, Walfrido Moraes e MOURÃO, Guilherme de Miranda. **BR 262 no Pantanal**: cenários de encontros entre homens e animais silvestres. Corumbá: Embrapa, 2010.

CORRÊA, Roberto Lobato, **O Espaço Urbano**, 2º Ed, São Paulo, Atica, 1993.

CURBET, Jaume. **Conflictos globales, violencias locales**. Quito: FLACSO, 2007.

GOMES, Paulo Cesar da Costa. O conceito de região e sua discussão. In: CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo Cesar da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato. **Geografia: Conceitos e Temas - 10º Ed.** – Rio de Janeiro; Bertrand Brasil, 2007.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA - IBGE. **Anuário Estatístico do Brasil**. Rio de Janeiro: IBGE, 2010-2020.

IBGE. INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **CENSO 2000**.

Disponível em

<[https://geoftp.ibge.gov.br/organizacao\\_do\\_territorio/malhas\\_territoriais/malhas\\_de\\_setores\\_censitarios\\_divisoes\\_intramunicipais/censo\\_2000/setor\\_urbano/ms/](https://geoftp.ibge.gov.br/organizacao_do_territorio/malhas_territoriais/malhas_de_setores_censitarios_divisoes_intramunicipais/censo_2000/setor_urbano/ms/)>,

Acesso em: 18/02/2021.

JORA, Natália Priolli. **Consumo de cocaína, crack e múltiplas drogas**: interfaces com a qualidade de vida de usuários. 2014. Tese (Doutorado em Enfermagem Psiquiátrica) - Escola de Enfermagem de Ribeirão Preto, Universidade de São Paulo, Ribeirão Preto, 2014.

KESSLER, Gabriel. **El sentimiento de inseguridad**: Sociología del temor al delito. Buenos Aires: Siglo XXI, 2009.

MACHADO DA SILVA, Luiz Antonio. Violência urbana, segurança pública e favelas – o caso do Rio de Janeiro atual. **Caderno CRH**, Salvador, vol. 23, n. 59, p. 208-300, mai/ago de 2010.

MISSE, Michel, **Violência o que foi que aconteceu**. Rio de Janeiro, 2003, p. 1-4.

MUAKAD, I. B. A cocaína e o crack: as drogas da morte. **Revista da Faculdade de Direito, Universidade de São Paulo**, v. 106, n. 106-107, p. 465-494, 2012.

Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/rfdusp/article/view/67954>. Acesso em: 11 fev. 2021.

NETO OLIVEIRA, Antônio Firmino de. **A rua e a Cidade**. Ed. UFMS: Campo Grande, MS, 2005.

PEDRAZZINI, Yves. **A violência das cidades**. Petrópolis/RJ: Vozes, 2006.

QUEIROZ, Paulo Roberto Cimó. O desafio do espaço platino às tendências de integração do antigo sul de Mato Grosso ao mercado nacional brasileiro. **Revista Eletrônica História em Reflexão (UFGD)**, v. 3, p. 1-20, 2009

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: Técnica e tempo, razão e emoção**. 4ª Ed. 2 reimp. – São Paulo: Edusp, 2006.

SARAVÍ, A. Gonzalo. Mundos aislados: segregación urbana y desigualdad em la ciudad de México. **EURE**, Santiago do Chile, vol. XXXIV, n. 103, p. 93-110, diciembre/2008.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão, **Capitalismo e Urbanização**. 7º Ed: São Paulo, Contexto, 1996.

SPOSITO, Maria encarnação Beltrão e Góes, Eda. **Espaços fechados e cidades: insegurança urbana e fragmentação socioespacial**. São Paulo: Editora da Unesp, 2013.

TEIXEIRA, Marlei. **Manifestação do sagrado no Forte Coimbra: identidades política, militar e religiosa na territorialidade de fronteira**. Dissertação de Mestrado. Universidade Católica Dom Bosco (UCDB), Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Local, Campo Grande, 2005.

PREFEITURA MUNICIPAL DE MIRANDA. Disponível em: <<https://miranda.ms.gov.br/historia/>>. Acessado em: 10 de setembro de 2018.

SEMADE. **Estudo da Dimensão Territorial do Estado de Mato Grosso do Sul: Regiões de Planejamento**. Governo do Estado de Mato Grosso do Sul, Campo Grande, 2015.



Revista Geonorte, Programa de Pós-Graduação em Geografia. Universidade Federal do Amazonas. Manaus-Brasil. Obra licenciada sob Creative Commons Atribuição 3.0