



1369

**Dimensões e "realidades": a fronteira em seus diferentes matizes**

*Roberto Mauro da Silva Fernandes. (Organizador)*



Editado por la Fundación Universitaria Andaluza Inca Garcilaso para eumed.net

**Derechos de autor protegidos.** Solo se permite la impresión y copia de este texto para uso personal y/o académico.

Este libro puede obtenerse gratis solamente desde  
<http://www.eumed.net/libros-gratis/2014/1369/index.htm>

Cualquier otra copia de este texto en Internet es ilegal.

DIMENSÕES E “REALIDADES”: a FRONTEIRA em seus diferentes matizes

Roberto Mauro da Silva Fernandes  
(Organizador)

## **DIMENSÕES E “REALIDADES”: a FRONTEIRA em seus diferentes matizes**

Adriana Dorfman  
Adáuto de Oliveira Souza  
Anedmafer Mattos Fernandes  
Arthur Borba Colen França  
Cleber José de Oliveira  
Giovanni França oliveira  
Gustavo Villela Lima da Costa  
Jones Dari Goetttert  
Thiago Rodrigues Carvalho

# **DIMENSÕES E “REALIDADES”: a FRONTEIRA em seus diferentes matizes**

## **ORGANIZADOR**

Roberto Mauro da Silva Fernandes

Doutorando em Geografia pela Universidade Federal da Grande Dourados (UFGD) –  
Dourados/MS

Mestre em Geografia pela Universidade Federal da Grande Dourados (UFGD) –  
Dourados/MS

Graduado em História pela Universidade Federal de Mato Grosso do Sul (UFMS) –  
Campus do Pantanal – Corumbá/MS

## RESUMO

O objetivo deste livro é demonstrar diferentes abordagens sobre o espaço fronteiriço. Para que as reflexões pudessem ser realizadas e a fronteira pudesse ser debatida, docentes e discentes da Universidade Federal da Grande Dourados, Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS), Universidade Federal de Mato Grosso do Sul (UFMS), Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul, do Instituto Federal de Mato Grosso do Sul e do Programa de Pós-Graduação em Geografia, nível doutorado, da Universidade Federal da Grande Dourados, dando sentido e razão a esta obra, elaboraram uma série de artigos cujos diálogos abordam um conjunto heterogêneo de ideias, pensamentos e percepções a respeito das institucionalidades, discursos, proposições filosóficas, sentimentos, relações de saber, poder e força que estruturam o processo de construção, desconstrução e reconstrução da e na fronteira. Neste livro as discussões capturam múltiplos recortes espaciais, possibilitando ao leitor a apreensão de diferentes leituras sobre a(s) fronteira(s) e está estruturado em três partes, caracterizando-se, sobretudo, por uma abordagem pluriescalar. Em síntese, os capítulos apresentados contemplam estudos importantes e que instigam novas indagações, já que este dispositivo é um convite ao debate. Este conjunto de discussões está embasado por referenciais teóricos sustentados por trabalhos de campo, levantamento de dados e revisão bibliográfica. Alguns trabalhos são resultado de dissertações, teses, pesquisas acadêmicas e outros foram, exclusivamente, elaborados para compor o livro e pretendem atingir diversas áreas do pensar e saber, pois o objetivo de compreender a complexidade das questões fronteiriças deve ser realizado a partir de múltiplas variáveis.

**Palavras-chaves:** fronteira, segurança; esquemas da fronteira; comércio de drogas; geografia menor; intelectual marginal; espaço liso e estriado.

## ABSTRACT

The aim of this book is to demonstrate different approaches to the border area. For the reflections could be performed and the border could be debated, teachers and students of the Federal University of Rio Grande do Sul (UFRGS), Federal University of Mato Grosso do Sul (UFMS), Federal University of Grande Dourados, State University of Mato Grosso South, Federal Institute of Mato Grosso do Sul and the Graduate program in Geography, PhD student, at the Federal University of Grande Gold , giving meaning and reason to this work, they developed a series of articles whose dialogue addressing a heterogeneous ideas, thoughts and perceptions about the institutional bodies, speeches, philosophical propositions, feelings, relations of knowledge, power and strength that structure the process of construction, deconstruction and reconstruction and at the border. Discussions in this book capture multiple spatial slices, allowing the reader to grasp the different readings on the Frontier(s) and is structured in three parts, characterized mainly by an approach pluriescalar. In summary, the chapters include important studies presented, innovative and instigate new questions, since this device is an invitation to debate. This set of discussions are grounded in theoretical frameworks supported by field work, data collection and literature review. Some works are the result of dissertations, theses, and academic investigations were exclusively designed for composing the book and intend to reach different areas of thinking and knowing, that in order to understand the complexity of border issues is done from multiple variables.

**Keywords:** frontier; security; schemes of the border; drug trade; geography lower; intellectual marginal; smooth space and striated.

## SUMÁRIO

<b><i>Apresentação</i></b> .....	7
Roberto Mauro da Silva Fernandes	
 <b>Parte 1 - AS FRONTEIRAS MAIS AO SUL</b>	
SEGURANÇA NAS FRONTEIRAS: UMA GEOGRAFIA SOCIAL DO CONTROLE DO TERRITÓRIO .....	17
Adriana Dorfman	
Arthur Borba Colen França	
 <b>Parte 2 - NO OESTE DE MATO GROSSO DO SUL: reflexões que capturam a fronteira e Corumbá/MS</b>	
FAZENDO A VIDA NA FRONTEIRA: ECONOMIA “INFORMAL” E CONTROLE EM CORUMBÁ (BRASIL) e PUERTO QUIJARRO (BOLÍVIA).....	40
Gustavo Villela Lima da Costa	
AS BOCAS FAMILIARES: MUTAÇÕES DA CASA DE FAMÍLIA NO ESPAÇO URBANO CIDADE DE CORUMBÁ-MS .....	66
Giovanni França Oliveira	
“DESLOCAMENTOS”, “CAMINHOS” E UMA ZONA DE FRONTEIRA: O CASO DO ANEL RODOVIÁRIO DE CORUMBÁ/MS.....	85
Roberto Mauro da Silva Fernandes	
Adáuto de Oliveira Souza	
 <b>Parte 3 - O CHÃO, MARGINALIDADE E O FIM DO MUNDO</b>	
A FRONTEIRA CHÃO COM MANOEL DE BARROS: DO ESPAÇO-TEMPO LISO AO ESTRIADO NA INVENÇÃO DE UMA LITERATURA MENOR.....	130
Thiago Rodrigues Carvalho	
Jones Dari Goettert	
INTELECTUAL MARGINAL: UM CONCEITO .....	149
Cleber José de Oliveira	
FRONTEIRA SECA, FLUIDA E LISA. O ÓPTICO E O HÁPTICO NAS IMPRESSÕES, DEVANEIOS E TEORIZAÇÕES NO FIM DO MUNDO .....	177
Anedmafer Mattos Fernandes	

## APRESENTAÇÃO

O livro que ora apresentamos, intitulado *Dimensões e “Realidades”: a FRONTEIRA em seus diferentes matizes*, é a manifestação de um conjunto heterogêneo de ideias, pensamentos e percepções a respeito das institucionalidades, discursos, proposições filosóficas, sentimentos, relações de saber, poder e força que estruturam os processos de construção, desconstrução e reconstrução do que pode ser denominado como fronteira.

A nossa preocupação como organizador foi demonstrar as diferentes abordagens sobre o espaço fronteiro. Embora seja impossível determiná-lo, pensamos nele como a manifestação de vidas sociais cujas relações são específicas. Neste livro-dispositivo o leitor perceberá as “marcas” e os apetrechos (perceptíveis e imperceptíveis) que condicionam os movimentos na e da fronteira e que entrelaçam-se com fenômenos de mundos habitados na margem.

Dessa forma, optamos por realizar, através dos autores que participam e dão vida a este dispositivo, uma intervenção trans e multidisciplinar acerca dos deslocamentos, frinchas e arraias que conjugam, descrevem, que possibilitam a percepção, instrumentalizam, dão sentido e também pespegam lacunas as superfícies e “fachadas” estabelecidas nas práticas, relações e interações fronteiriças.

Dito isso, as reflexões aqui contidas são sobre o Estado e suas orientações centrífugas e centrípetas, cujas forças aglutinam fronteira e limite (que não podem ser considerados sinônimos), mas, acima de tudo, os ensaios que compõem este livro, esgrimam, altercam e realizam prognoses sobre estado(s), isto é, sobre o indivíduo e sua existência, a respeito dos desaparecimentos/reaparecimentos das “balizas” e dos rompimentos dos dizeres. Portanto, as discussões capturam múltiplos recortes espaciais, mais especificamente, este dispositivo possibilita a apreensão de diferentes leituras sobre as disjunções e injunções conectivas próprias das dimensões e “realidades” da(s) fronteira(s).

Desse modo, o livro está estruturado em três partes e caracteriza-se, sobretudo, por uma abordagem pluriescalar. Os autores, cada um a sua maneira, tecem considerações sobre a(s) fronteira(s) a partir de referenciais



teóricos sustentados por trabalhos de campo, levantamento de dados, revisão bibliográfica e entrevistas. Alguns trabalhos são resultado de dissertações, teses, pesquisas acadêmicas e outros foram, exclusivamente, elaborados para compor o tema tratado.

Na primeira parte, denominada “A FRONTEIRA MAIS AO SUL”, Adriana Dorfman e Arthur Borba Colen França analisam a relação entre a gestão estatal das fronteiras e as conexões locais que nelas existem. Apresentam diferentes escalas de elaboração e aplicação para os programas de securitização e, sobretudo, ressaltam que os regimes regulatórios que geralmente não são considerados oficiais (ou “legais”) nas regiões fronteiriças devem ser observados como potencialidades que podem contribuir para o processo de construção e implementação de políticas fronteiriças de segurança humana.

Dito isso, asseveram os autores: “Diante da urgência de desenvolvimento econômico e social na fronteira, parece importante recuperar a amplitude do conceito de segurança humana como alternativa a ser construída com os fronteiriços”<sup>1</sup>.

Nesse capítulo, os pesquisadores não abordam apenas as interações que comumente ocorrem entre os “jeitinhos”/“trampitas” e as institucionalidades que envolvem a gestão oficial na fronteira, especialmente na Gaúcha, mas chamam atenção para o fato de que tal particularidade da fronteira sul-rio-grandense é importante para a elaboração e consecução de políticas públicas fronteiriças eficientes que tenham como objetivo o desenvolvimento social e o empoderamento das minorias, o que contribuiria para mitigar as emanções e os efeitos advindos das estruturas de poder já consolidadas que orientam e impulsionam demandas que justificam intervenções na Faixa de Fronteira construídas mediante teses que reforçam retratações nas quais a fronteira e seus habitantes são cúmplices de atos criminosos “e, portanto, carentes de ações securitárias”<sup>2</sup>.

Em suma, Dorfman e França tecem considerações acerca do protagonismo de alguns elementos existentes na geografia da fronteira que são

---

<sup>1</sup> Cf. p.34 da presente edição.

<sup>2</sup> Idem.

importantes para entendermos que as cidades-gêmeas, as regiões e zonas fronteiriças não são necessariamente os “lugares do crime”.

Na parte segunda, “NO OESTE DE MATO GROSSO DO SUL: reflexões que capturam a fronteira e Corumbá/MS”, as idiosincrasias do território são expostas pelos autores. As diferenciações socioespeciais e as práticas que constroem a vida fronteiriça (especificamente em Mato Grosso do Sul, na Zona de Fronteira, composta por Corumbá/MS, Ladário/MS (Brasil), Puerto Quijarro e Puerto Suarez (Bolívia)), são o foco das análises nesta seção.

Gustavo Villela Lima da Costa abre os debates, suas considerações são sobre alguns dos aspectos sociais da vida fronteiriça, produzidos a partir das relações coetâneas e anfêmeras protagonizadas por brasileiros e bolivianos na região de fronteira em que se localiza Corumbá/MS e Puerto Quijarro. Segundo o autor, nessas localidades existem condições específicas para que as ações circunscritas às atividades legais e ilegais entrelacem-se, tais circunstâncias são condicionadas pelos *esquemas da fronteira*. Dessarte, vocifera o pesquisador: “[...] a cidade de fronteira *não* é um lugar mais propício às atividades ilegais do que qualquer outra parte do território nacional, apenas os *esquemas* é que variam”<sup>3</sup>.

De acordo com Gustavo Villela, existem discursos que negam os mencionados *esquemas*; e como existe uma concepção idealizada do Estado (que lhe dão ares fictícios) e sua moral é a do “bem”, infelizmente as regiões fronteiriças são estigmatizadas, são usualmente observadas como áreas de criminalidade, visão que somente corrobora para intensificar as premissas de que a fronteira é “terra sem lei” e que o Estado se faz ausente, o que não é verdade.

Neste sentido, também advoga: “Somente na cidade de Corumbá-MS [...] o Estado não apenas está presente, mas considerando o tamanho da cidade, com pouco mais de 100 mil habitantes, podemos considerar sua presença como ostensiva e abundante, sobretudo a partir de seus órgãos de vigilância e controle”<sup>4</sup>.

Logo, com tais pressupostos, a imbricação do formal com o informal, do lícito como ilícito, da ação criminosa com a não criminosa tende a ser

---

<sup>3</sup> Cf. p.47 da presente edição.

<sup>4</sup> Idem.

forçosamente ocultada num contexto territorial em que os entrelaçamentos estão explícitos no dia a dia, sendo fundamentais para construção da vida daquela Zona de Fronteira.

No capítulo elaborado por Giovanni França Oliveira encontramos uma interessante análise relativa às casas de família que funcionam como pontos de venda de drogas (popularmente conhecidas como *Bocas*) na cidade de Corumbá/MS, denominadas pelo autor de “Bocas Familiares”.

Esta discussão traz a tona algumas das espacialidades metamorfoseadas da cidade, das suas “camuflagens” geográficas, sobretudo, representadas pelas mutações da casa de família, que segundo Giovanni é uma emanção da perspicácia do indivíduo fronteiriço para sobreviver e viver a fronteira, já que “A fronteira representa, portanto, um recurso econômico e social”<sup>5</sup>.

Dessa forma, ressalta que a casa como ambiente metamorfoseado “[...] para uma pessoa mais desatenta, a boca é invisível, o que se vê é uma casa de família, com crianças brincando no quintal, a mãe lavando roupa e estendendo no varal, ou seja, tudo que denota uma rotina normal de uma casa de família”<sup>6</sup>. Para o autor o comércio de drogas em Corumbá/MS, a partir da mencionada modalidade, apresenta baixos índices de violência, especialmente porque aglutinadas ao funcionamento das bocas estão às relações de vizinhança e parentesco, a escolha pela invisibilidade dos “negócios” e critérios de negociação face a face que passam ao largo de disputas territoriais armadas, com agentes que fazem uso do “diferencial fronteiriço” como um recurso de ação.

Roberto Mauro da Silva Fernandes e Adáuto de Oliveira Souza, no quarto capítulo, apresentam o liame de um dos equipamentos que compõem a Rota Rodoviária Bioceânica com a Zona de Fronteira Brasil/Bolívia. O recorte territorial limita-se a Corumbá/MS e especificamente a área que abriga os bairros Popular Nova e Aeroporto (região perimetral, na qual se encontra a maior parte da extensão do equipamento rodoviário em análise).

Nesta reflexão as observações são a respeito do processo de integração entre Brasil e Bolívia, numa escala mais macro, mas, sobretudo, está

---

<sup>5</sup> Cf. p.74 da presente edição.

<sup>6</sup> Idem, p.75.

circunscrita as interações espaciais desencadeadas em parte do perímetro urbano de Corumbá/MS com a conjuntura de instalação de um dos componentes do sistema de circulação pensado, e em pleno processo de materialização, para integrar a mencionada Rota.

O referido equipamento é o anel rodoviário (extensão da BR-262) que contribui (*a priori*) com a conexão bioceânica que está sendo implementada entre os Portos de Santos no Brasil e os chilenos de Arica e Iquique. Todavia, este fixo, agora “conectado” a Corumbá/MS, possui inadequações geométricas, comprometendo as operações de circulação, situa-se no interior da cidade (grande parte de sua extensão atravessa áreas residenciais), desta forma interage precariamente com os indivíduos que residem e vivem nas suas faixas adjacentes.

Embora a análise aborde aspectos infraestruturais de um equipamento rodoviário, os autores realizam, acima de tudo, uma reflexão acerca dos vínculos das gentes com a “estrada”. Aquelas, entusiasmadas com os discursos que aludem sobre “desenvolvimento” e o “progresso”, convivem com os “desentrosamentos” das gestões oficiais (federal, estadual e municipal) em meio ao território que vivenciam todos os dias.

Em “O CHÃO, MARGINALIDADE E O FIM DO MUNDO”, a última parte deste livro, veremos o ultrapassamento dos “deslimites” internacionais, “escutaremos” as vozes de quem está na periferia, no entre-lugar, daqueles que gritam de outro lócus e sentiremos as múltiplas coexistências e afetividades da fronteira.

Thiago Rodrigues Carvalho e Jones Dari Goetttert inspirados pela arquetipia que ilumina a literatura de Manoel de Barros, para sermos mais específicos, alentados por Bernardo (o Alter ego do poeta Manoel), de forma luculenta apresentam o Senhor K e o seu chão:



Relatam os autores que ao lerem Manoel de Barros descrever Bernardo e compor os signos de suas “desvirtudes” poéticas depararam-se com “[...] à imagem de uma pessoa desencontrada na fronteira, vivendo em um sítio próximo aos limites internacionais da fronteira Brasil (Aral Moreira) Paraguai [...]”<sup>7</sup>.

Sim! Essa pessoa desencontrada é o “velhinho” da imagem. A partir das narrativas do Senhor K, os autores versam sobre as transitoriedades do espaço e nos fazem “[...] perceber que o significado de fronteira se estende há múltiplas possibilidades de negociação, sendo o Estado, apenas uma delas”<sup>8</sup>.

Neste sentido, as desventuras do Senhor K, decorado pelo chão, levam-nos a uma Geografia do chão, a uma Geografia menor/própria, que poeticamente redimensiona valores capazes de revelarem realidades na fronteira que são “margicentrais”. Neste capítulo, a Geografia manoesca dos autores apresenta-nos o chão construído pelo egrégio Senhor K. Seria o personagem um “deslocalizado”?

No capítulo seguinte, Cleber José de Oliveira arrazoa a respeito das vozes subalternas que abrem “espaços” para serem ouvidas, sobre os sons, reivindicações e pareceres daqueles que se encontram às margens. O autor traz uma discussão sobre o intelectual marginal, que “[...] é conscientemente crítico acerca do projeto de inclusão social do projeto modernista de nação, veiculado, sobretudo pelos intelectuais clássicos [...]”<sup>9</sup>. Neste sentido, afirma:

O intelectual marginal caracteriza-se justamente pela descrença nesse projeto de nação e em outros semelhantes, pois perante a realidade que o cerca (exclusão social, discriminação, racismo e violência principalmente contra os moradores das periferias), desconfia abertamente numa integração social entre elite e favela, ou em qualquer utopia equivalente<sup>10</sup>.

Para o autor, o intelectual marginal (representado em sua discussão pelo MC (o rapper)) é um dos porta-vozes da contemporaneidade (um intelectual contemporâneo), cujos poemas vão de encontro à cultura hegemônica e das suas imposições ideológicas.

---

<sup>7</sup> Cf. p.131 da presente edição.

<sup>8</sup> Idem, p.135.

<sup>9</sup> Cf. p.172 da presente edição.

<sup>10</sup> Idem, p. 171-172.

Se no passado os intelectuais pertencentes às classes sociais altamente letradas escreveram sobre a periferia, mediando os discursos das comunidades marginalizadas e sobrevoando suas realidades, o intelectual MC “fala de dentro”, pois é um habitante das margens sociais, ele é o verdadeiro “representante” da periferia, é o excluído em pessoa versando sobre seus dilemas sociais e “tirando a sua própria foto”.

Em seu ensaio é possível perceber que o MC e o rap, como expressão crítica, ensejam subversões discursivas que destroem os limites impostos e que eliminam as barreiras fronteiriças da sociedade contemporânea, o intelectual marginal rompe as “marcas”. Portanto, como reside em uma região fronteiriça, no entre-lugar, como habita as margens da sociedade “[...] está apto a propor estratégias culturais de resistência frente ao fenômeno de aculturação, historicamente produzidas pelas elites, de suas comunidades”<sup>11</sup>.

O último capítulo desta seção e do livro é de Anedmafer Mattos Fernandes. Nele, a Geografia proposta consiste numa “[...] viagem por lugares ermos e aparentemente desconexos, a fronteira entre Brasil e Paraguai”<sup>12</sup>.

Anedmafer Mattos inicia suas prognoses sobre a fronteira da seguinte forma: “Esse texto deve ser visto como um álbum de fotos desta viagem [...] A conexão entre as imagens, ideias e o sentido desses fragmentos só pode ser feito por quem ‘vê’ as fotos. Eu apenas fotografo”<sup>13</sup>.

Então: O que vemos na fronteira? Com que olhos devemos ver a fronteira? Essas são perguntas chaves para que o “fim do mundo” possa ser “desbravado”.

Sendo assim: a fronteira é o fim do mundo? Depende de como se analisa a sua realidade e do que se observa nela, do sentido que a carrega, dos seus fluxos e devires, como nos propõe o pesquisador.

O autor nos provoca a todo o momento, conduzindo-nos a uma esfera de dissociação psíquica cujo principal efeito é a criação de neurotransmissores poderosíssimos capazes de nos instigar, dotando-nos de poder, a iniciarmos uma sublevação contra o que parece ser óbvio no espaço-tempo. Eis um de seus reptos:

---

<sup>11</sup> Idem, p.173.

<sup>12</sup> Cf. p.177 da presente edição.

<sup>13</sup> Idem.

O limite: o “fim” do Paraguai e o “início” do Brasil e vice-versa



“Gosto de ir para Paraguai para fazer compras, morar lá [...], eu não gostaria. Não tem trabalho. Pagam muito pouco [...]”<sup>14</sup>

Ao depararmos com esta imagem (e com os dizeres) foi impossível não fazer uma analogia com a psicodelia dos filmes de Michelangelo Antonioni e o desejo de fuga que implicitamente podem ser “lidos” em suas produções. Pensamos dessa forma porque assim como o cineasta, o geógrafo que dá vida a esta discussão não quer apenas nos entorpecer com a qualidade visual de seus delineamentos, como uma flecha preta na garganta, ele destrói a arrogância daqueles que em vão tentam injungir demarcações e finitudes ao que é inflexível, sublime e inaudito.

Contudo, ainda cabem algumas perguntas: O que o autor está, com a imagem acima, tentando retratar? Seria o “limite” (invisível?) internacional da fronteira Brasil/Paraguai? Sinceramente, não saberíamos responder, mas de acordo com o guia desta catártica viagem:

A fronteira enquanto espaço liso, portanto, é mais bem compreendida a partir das impressões subjetivas que se constituem a partir de agenciamentos acústicos, táteis, olfativos, palatáveis, um espaço-tempo que é produto e produtor de afetos e sentidos, cortados por linhas de transversalidades, criando fluxos que dê/reterritorializam nossa percepção a partir de linhas de fuga<sup>15</sup>.

Assim leitor, escolha uma linha de fuga para que você emancipe seus devires e perceba afetivamente a fronteira para além do corpóreo e do espaço

<sup>14</sup> Cf. p.183 da presente edição.

<sup>15</sup> Idem.

linear. Vamos viajar para Aral Moreira e Coronel Sapucaia (Brasil) e Capitain Bado (Paraguai) e desbravar um espaço (fronteira) liso, quântico e fractalmente construído.

Em síntese, os capítulos que compõem o livro contemplam estudos importantes, inovadores e que instigam outras indagações, já que este dispositivo é um convite ao debate. A coletânea de discussões a seguir pretende atingir a comunidade geográfica, aos estudiosos das letras, economistas, historiadores, cientistas sociais, antropólogos e as demais áreas do pensar e saber, pois o objetivo de compreender a complexidade das questões fronteiriças deve ser realizado a partir de múltiplas variáveis. .

Por fim, queremos agradecer a todos os autores. Estes se envolveram totalmente no projeto, sem suas contribuições não seria possível debater as dimensões e “realidades” da fronteira.

Roberto Mauro da Silva Fernandes  
(Organizador)



## **Parte 1**

### ***A FRONTEIRA MAIS AO SUL***

## SEGURANÇA NAS FRONTEIRAS: UMA GEOGRAFIA SOCIAL DO CONTROLE DO TERRITÓRIO

Adriana Dorfman (UFRGS)<sup>16</sup>

Arthur Borba Colen França (UFRGS)<sup>17</sup>

**Resumo:** O texto aborda conceitos ligados à segurança - nacional, humana, cidadã e pública - e às suas manifestações espaciais, para discutir o crime e seu combate da fronteira gaúcha, a partir das políticas federais para a segurança na fronteira brasileira, especialmente o Plano Estratégico para a Fronteira e a Estratégia Nacional para as Fronteiras, lançados em junho de 2011 e hoje em implementação. Dados sobre o denso povoamento, a intrincada infraestrutura de transportes (por onde circulam quase 70% das mercadorias em trânsito pelo RS) e a criminalidade (mais através do que) na fronteira do RS levam a afirmar que a segurança – em todas suas adjetivações – na fronteira gaúcha não se constrói através de sua estigmatização como lugar do crime ou do (impossível) controle do limite internacional, e que na região estão contidos elementos de protagonismo político que permitem conciliar o incremento na segurança pública e humana da fronteira gaúcha. Aspectos da ENAFRON como a organização de grupos de gestão integrada e a abertura da discussão sobre a segurança para a sociedade civil também podem contribuir para a promoção da segurança na fronteira gaúcha.

**Palavras-chave:** Segurança. Fronteira. ENAFRON. Criminalidade. Estigmatização.

**Abstract:** The text presents concepts related to national, human, citizen and public security and its spatial manifestations, in order to discuss crime and the fight against it at the border between Brazil and Uruguay and Brazil and Argentina as envisioned by Brazilian policies for security, especially the Strategic Plan for the Border and the National Strategy for the Borders (ENAFRON), launched in June 2011 and today in implementation. Data on the dense settlement, the intricate transportation infrastructure (channeling almost 70% of goods in transit by RS) and crime (more through than) at the border of the RS lead to state that the security – in all its declinations – on the Gaucho border cannot be built through its stigmatization as a place of crime or through the (impossible) international boundary control, and that the region contains relevant political elements for reconciling the increment in public and human security of the border. Aspects of ENAFRON as the organization of groups of integrated management and the opening up of the discussion on security for civil society can also contribute to the promotion of border security.

**Keywords:** Security. Border. ENAFRON. Criminality. Stigma.

### 1. CONTEXTO GERAL

A gestão estatal das fronteiras ganhou novos significados, sobretudo após os atentados de 11 de setembro de 2001. O governo americano, justificando suas ações pela gravidade das “novas ameaças” (narcotráfico,

---

<sup>16</sup> Professora adjunta do Departamento de Geografia e do Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal do Rio Grande do Sul – UFRGS. E-mail: [adriana.dorfman@ufrgs.br](mailto:adriana.dorfman@ufrgs.br)

<sup>17</sup> Graduando em Relações Internacionais pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul – UFRGS e Bolsista FAPERGS (Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado do Rio Grande do Sul). E-mail: [arthurborba@outlook.com](mailto:arthurborba@outlook.com)

terrorismo, tráfico de seres humanos, crime organizado internacional e crimes no ciberespaço), intensificou estratégias de segurança, tendo como uma das consequências a criminalização da imigração (ESTADOS..., 2007) expressa na ampliação dos controles fronteiriços.

A “novidade” das novas ameaças está na natureza do crime e da violência contemporâneos, e não simplesmente em seu grau ou impacto. O crime deixa de ser visto como uma organização muito bem definida, seguindo regras claras e de fácil rastreio, para se tornar um corpo orgânico, de lógica própria e difícil compreensão. Esse corpo frequentemente é transnacional (RAUFER, 1999).

A transformação no entendimento sobre o crime no século XXI leva também a uma transformação no combate ao crime, um debate ainda em aberto. Os países centrais (basicamente, os do Atlântico Norte, como argumentam os teóricos do Sistema-Mundo) têm endurecido o controle migratório, ampliando sistemas de vigilância e aumentando o efetivo de combate ostensivo em áreas consideradas estratégicas, especialmente nas fronteiras, sendo emblemático o caso do Frontex europeu.

A página oficial da Agência Europeia para a Gestão da Cooperação Operativa nas Fronteiras Exteriores dos Estados-Membros da União Europeia, estabelecida em 2004 afirma que o “Frontex promove, coordena e desenvolve uma gestão das fronteiras europeias em consonância com a carta de direitos fundamentais da União Europeia, aplicando o conceito de gestão integrada de fronteira. O Frontex coordena as atividades conjuntas das autoridades de diferentes países da UE.” As ações da Frontex se concentram em operações conjuntas, treinamentos, análise de riscos, pesquisa, times de resposta rápida, coordenação de operações de repatriação de ilegais, promoção de ambientes de informações e de seu compartilhamento. O Frontex também organiza a colaboração com os administradores dos limites dos países não pertencentes ao Espaço Schengen, mas identificados como origem ou rota de trânsito da migração irregular para a Europa. Em 2013, o orçamento do FRONTEX foi de 85,7 milhões de euros, ou cerca de 285 milhões de reais. (FRONTEX, 2013).

Além disso, esses países tem procurado estabelecer parcerias com vizinhos e mesmo com países periféricos, origem de migrantes agora indesejados (CHAPRMAN, 2006). Esse caminho utiliza-se da assimetria de

poder entre os negociadores da nova forma de enfrentar o crime, e frequentemente prioriza o combate ao crime à sua prevenção pelo desenvolvimento social. Na fronteira, essa tendência se materializa na externalização do controle dos fluxos para pontos longe do limite territorial; a informatização e o videomonitoramento das passagens; e num descolamento entre a fronteira dos direitos dos cidadãos nacionais e a fronteira de controle (muitas vezes murado) dos estrangeiros. As forças de segurança dedicam-se ao chamado *intelligence led policing*, conjunto de atividades policiais com base na coleta e análise de informações a montante, ultrapassando a função de inquérito criminal tradicionalmente considerada como o coração dos assuntos de polícia (JEANDESBOZ, 2012).

No que tange à política de securitização das migrações e das fronteiras por parte dos Estados Unidos, Juan Manuel Sandoval Palacios identifica três objetivos primordiais:

- a) atender à demanda, nos países centrais, por uma reserva laboral transnacional e flexível, isto é, por migrantes trabalhadores, cuja mobilidade é impulsionada por políticas neoliberais e ajustes estruturais em seus países de origem ao mesmo tempo em que se dá a criminalização da força laboral de imigrantes irregulares, através de legislações mais restritivas e controles fronteiriços mais estritos, vulnerabilizando-a e sujeitando a todos os trabalhadores aos níveis extremos de exploração desejados pela acumulação flexível;
- b) impulsionar a acumulação de capital vinculado à indústria de segurança privada (sensores e câmeras, centros de detenção e guardas privados e subcontratados etc.);
- c) controlar a região geoestratégica composta pela fronteira entre EUA e México, onde se localiza parte importante do Complexo Industrial Militar norteamericano, denominado por Ann Markusen et al (1991) de “Cinturão das Armas” (GunBelt) e, no lado mexicano, garantir setores industriais de capitais transnacionais automotrizes, minero-metalúrgicos e maquiladoras (frequentemente trabalhando com componentes militares) (Sandoval Palacios, 2011).

Além disso, os viajantes que cruzam as “smart borders” [ou fronteiras inteligentes]. Em resumo, o contexto europeu de gestão estatal das fronteiras

aponta para uma ampla tecnificação dos pontos de entrada nos territórios nacionais, voltada para o controle de veículos, pessoas e cargas. No contexto norte-americano, o histórico da relação entre EUA e México, onde se listam perdas territoriais, integração polarizada no âmbito da NAFTA, desigualdade dentro do bloco, vida fronteiriça estancada pela construção de um muro com sobras de guerra e milhares de mortos ajuda a politizar a questão como uma manifestação da oposição norte-sul e dos rumos tomados pela economia mundial.

Frequentemente, a adoção de novas tecnologias se faz sem a necessária discussão sobre seus efeitos em termos de cidadania, e esse parece ser o caso, haja vista a grande ignorância da sociedade sobre a instalação de equipamentos de monitoramento, sobre os sistemas que gerenciam essas informações e sobre o destino a elas dado, seja pelo Estado ou por grupos privados. Uma das razões da despolitização dessas medidas de controle é o apelo à segurança. Para compreender melhor as divergentes proposições para o enfrentamento da criminalidade transnacional é importante, também, analisar os diferentes posicionamentos diante do termo segurança, enfatizando seus aspectos territoriais.

## 2. SEGURANÇA E ESPAÇO

O conceito de **segurança** pode ser empregado para se tratar de diferentes escalas, adequando-se a propósitos distintos. Classicamente, ou existe um quadro de anarquia (no sentido liberal do termo, significando desordem em todas as escalas, geralmente acompanhada de guerra) ou de segurança (estabilidade dos Estados e coesão social) (HOBBS, [1651] 1983; WALTZ, 1979). Assim, segurança, ou, mais precisamente, segurança nacional é um termo que faz referência a ações de um ou mais Estados, servindo para legitimar o uso da força. Numa escala mais ampla, tratar um problema como “assunto de segurança nacional” significa permitir a criação e mobilização de capacidades estatais para lidar com ameaças existenciais, como se uma situação de emergência estivesse declarada. Nesse modelo, problemas de segurança geralmente referem-se ao setor militar, à ameaça à própria existência de um Estado, justificando a guerra. No entanto, essas ameaças

podem ocorrer também nos setores políticos, econômicos, social e ambiental (BUZAN; WAEVER; WILDE, 1998).

Geopoliticamente, o problema da segurança traduz-se como uma ameaça à integridade ou ao controle do território estatal e localiza-se nas áreas de maior concentração de poder político e econômico (capitais, polos industriais e de produção de energia) e em áreas fronteiriças, dada a proximidade com inimigos potenciais.

No caso brasileiro, a preocupação com a **segurança nacional** tem seu auge no pós-guerra, quando a Escola Superior de Guerra formula a Doutrina de Segurança Nacional, com diferentes ações voltadas a assegurar a integridade do território nacional. Há 60 anos, o Gal. Golbery do Couto e Silva, discutindo tal doutrina, escrevia que não parecia razoável temer a eclosão de um conflito ou ataque no arco norte da fronteira brasileira. Ele dividia a fronteira em duas bacias, a do Amazonas e a do Prata, articuladas pela “placa giratória superiormente situada nas cabeceiras comuns das duas grandes bacias hidrográficas”, o centro-oeste brasileiro, e colocava a “linha de tensão máxima no campo sul-americano (...) a nossa verdadeira fronteira viva”, na fronteira gaúcha (SILVA, 1981, p.58). Esse entendimento se materializou na Lei nº 5.449, de 1968, que declarou uma série de cidades como sendo Área de Interesse da Segurança Nacional, a serem governadas por interventores nomeados pelo governador do estado, com o aval do general-presidente. É importante ressaltar que, dos 68 municípios atingidos inicialmente, 21 eram gaúchos e se situavam nas fronteiras com a Argentina e o Uruguai (ASSUMPÇÃO, 2013). Recentemente, a segurança nacional do Brasil volta à baila com a publicação do Livro Branco, que traça diretrizes para o reaparelhamento das Forças Armadas, o reforço de sistemas de vigilância remota e o impulso à indústria nacional de armamentos (BRASIL, 2012).

Ter somente o Estado como referência, porém, obscurece a violência e o medo presentes em outras escalas (HYNDMAN, 2004). Em uma tentativa de ampliar o conceito, segurança passa a ser a diminuição de todas as formas de violência, seja ela física, estrutural ou ecológica (TICKNER, 2001). É preciso observar que, além de ampliar o conceito, faz-se necessário reconhecer que existem muitas situações que o clássico binômio anarquia-segurança não contempla. Nesse sentido, forja-se o conceito de **segurança humana**, que

torna visíveis grupos minoritários e vulneráveis, numa tentativa de justificar intervenções internacionais. Segurança humana pode variar desde uma situação em que não se teme pela própria vida até um entendimento baseado em direitos e garantias, compreendendo segurança como a liberdade do medo, das consequências de conflitos e de outras situações degradantes, como pobreza, precariedade de serviços públicos e destruição ambiental (HYNDMAN, 2004). Entram em cena as periferias e espaços segregados como espaços a serem integrados a partir de seus direitos.

A questão da segurança pública tem maior destaque hoje, uma vez que o debate sobre a violência nas metrópoles é incessante. Para o Ministério da Justiça brasileiro, “a **segurança pública** é uma atividade pertinente aos órgãos estatais e à comunidade como um todo, realizada com o fito de proteger a cidadania, prevenindo e controlando manifestações da criminalidade e da violência, efetivas ou potenciais, garantindo o exercício pleno da cidadania nos limites da lei” (2007).

Outra acepção coloca em destaque a segurança pública com cidadania, também dita **segurança cidadã**, traduzida, em termos de políticas públicas em curso, nos “territórios da paz”. A argumentação em torno dessa proposta é que a violência consiste na “supressão do espaço público, da palavra plural, da capacidade de ação”, o que teria que ser combatido com “estratégias capazes de garantir o acesso aos direitos fundamentais da pessoa humana, entre eles a segurança pública, fomentando a reconstrução de redes de sociabilidade e solidariedade rompidas pela violência, pelo medo, pela segregação, pela exclusão social e pelo individualismo exacerbado das sociedades de consumo contemporâneas” (SECRETARIA..., 2012).

É interessante observar a profunda mudança ocorrida nas últimas décadas na expectativa social brasileira quanto à relação Estado - questões de segurança. Em nome da segurança nacional, os governos totalitários que marcaram o período entre 1964-1980 estabeleciam inimigos internos a partir de critérios políticos, bloqueando o debate público e atribuindo-se o papel de definir as medidas repressivas que direcionariam o desenvolvimento social. Hoje, há apelos para que sejam descartados os chamados “óculos dos anos 80”, visões traumatizadas pela repressão ditatorial e que impedem o diálogo com os órgãos de segurança (anteriormente conhecidos como órgãos de

repressão). Convivem, assim, a desconfiança na capacidade dos governos para gerirem as questões sociais com justiça e a aprovação de grandes parcelas da população dada às operações de ocupação e conquista de áreas segregadas, em nome da segurança pública.

Como subtexto, constrói-se a ideia de que existiriam lugares dentro do território estatal onde o Estado estaria ausente, e onde o vácuo por ele deixado seria ocupado por grupos criminosos que se encarregariam da proteção da população, cobrando “impostos” na forma de lealdade, soldados etc., conformando pequenos Estados criminosos nas áreas segregadas, favelas e periferias, também chamadas “áreas de descoesão social”, conforme consta nos documentos do PRONASCI (SOUZA; COMPANS, 2009). As estratégias de “ocupação” militarizada podem ser lidas a partir de um deslizamento semântico através do qual a presença do Estado passa a metaforizar controle, vigilância e intervenção nos trânsitos de pessoas e mercadorias.

É interessante observar a importância dada ao espaço nesses argumentos. Marcelo Lopes de Souza fala de uma geopolítica urbana (2010); Maria Julieta Souza e Rose Compans chamam a atenção para o desenvolvimento dos estudos sobre os “espaços urbanos seguros”, em que o espaço passa a ser visto como instância de intervenção direta na promoção da segurança pública e no combate à criminalidade, e não apenas locus de ocorrência de delitos; e sobre formas de prevenção de crimes através do *Crime Preventions through Environment Design* (CPTED), no qual a prevenção de crimes passa por medidas urbanísticas de qualificação do espaço urbano em termos de frequência e diversificação de atividades, iluminação, instalação de câmeras de vigilância etc. (2009).

### **3. O PLANO ESTRATÉGICO DE FRONTEIRAS E A ESTRATÉGIA NACIONAL DE FRONTEIRAS**

A política de construção do Estado em curso nas fronteiras do Brasil ganha uma dimensão em que se aborda diretamente a segurança pública nas fronteiras com o decreto que institui o Plano Estratégico de Fronteiras (PEF), no qual se prevê a articulação das ações e da troca de informações com países vizinhos, das Forças Armadas, da Receita Federal do Brasil e dos órgãos de



segurança pública, além de investimentos para equipar esses órgãos (BRASIL, 2011).

Segundo o PEF, a segurança nas fronteiras tem como foco a repressão de delitos transfronteiriços (ações ilícitas cuja organização e resultados extrapolam os limites territoriais e envolvem nacionais de dois ou mais países) “que prejudicam o Estado como um todo, mas que materializam suas mazelas na forma de homicídios, circulação de entorpecentes, aliciamento de menores justamente nas áreas fronteiriças, tornando básica uma intervenção direta e articulada de órgãos de segurança pública” (André Overbeck, comunicação pessoal, dez 2012).

Para a realização do PEF, a Secretaria Nacional de Segurança Pública do Ministério da Justiça (SENASP, a mesma que impulsionou a política dos “territórios da paz”) estabelece a Estratégia Nacional de Segurança Pública nas Fronteiras (ENAFRON). A ENAFRON tem como objetivo central “intensificar o controle e a fiscalização nas fronteiras, de forma a fortalecer a prevenção, o controle e a repressão dos delitos transfronteiriços e outros delitos praticados nas regiões da fronteira brasileira, em parceria com estados e municípios”. O PEF prevê o estabelecimento de grupos gestores integrados em cada estado fronteiriço (GGI-F), reunindo os interessados em segurança pública e defesa nacional dos países vizinhos com estados e municípios situados na fronteira brasileira e cria os centros de operações conjuntas (COC). O GGI-F possui um caráter decisório, enquanto os COC se pautam pela execução de operações na faixa de fronteira do Brasil. A ENAFRON age diretamente através do financiamento do equipamento e do fomento à ampliação do contingente dos órgãos de segurança pública nos estados da faixa de fronteira do Brasil.

É interessante notar que a mudança na escala geográfica da política de segurança provoca uma oscilação entre as várias estratégias identificadas com a atuação na segurança pública em espaços urbanos e estratégias de contenção na fronteira. Ainda que se declare reiteradamente que a atuação esteja voltada a um incremento da segurança cidadã na área de fronteira, há tantos ou mais indicativos de que se trata de (1) conter a entrada de drogas e armas com destino às regiões mais povoadas do Brasil e (2) dar vazão à indústria da segurança/bélica. Entre tais indicativos, listam-se

- a prioridade dada ao Arco Central, ao mesmo tempo importante rota de drogas em direção ao Sudeste do Brasil e escassamente povoado;
- os investimentos em controle informatizado, seja no Sistema de Proteção da Amazônia (SIPAM), na instalação de câmaras do Sistema Nacional de Identificação de Veículos em Movimento (SINIVEM), na aquisição de veículos aéreos não-tripulados (VANTS ou *drones*) ou na instalação de centros de informação para a interpretação desse material; e
- as operações pontuais (Ágata, Fronteira Blindada etc.) que performatizam a presença dos controles estatais, mas não implicam mudanças significativas na organização da sociedade local.

A justificativa - desnecessária - para a intervenção na faixa de fronteira se constrói através do reforço às paisagens do medo animadas por estrangeiros suspeitos (terroristas na Tríplice Fronteira, chineses e africanos e as redes que os traficam), além dos fronteiriços usualmente suspeitos. Esses são os personagens em cena numa campanha midiática particularmente intensa, onde se reproduzem imagens da fronteira como lugar do crime, “a chapa da chapa”, o “epicentro dos problemas sociais no Brasil” (citando, por exemplo, JÚNIOR, 2013).

O crime e os criminosos são também territorializados “do lado de cá” da fronteira, inclusive em documentos oficiais do governo brasileiro. A fronteira e seus habitantes são frequentemente retratados como responsáveis por crimes, e, portanto, carentes de ações securitárias.

#### **4. A FRONTEIRA GAÚCHA**

Todo esse quadro se apresenta especialmente problemático na fronteira brasileira no Rio Grande do Sul. Com 1.730 km de extensão – 724 km com a Argentina e 1.003 km com o Uruguai, suas principais características são o trânsito facilitado pela fronteira seca que ladeia o limite e pelas estradas que ligam a região ao centro do país, a relativa densidade demográfica, a rede urbana significativa, a riqueza institucional representada pela malha municipal e a importância cultural e simbólica para o estado (DORFMAN, 2009) (figura 1).

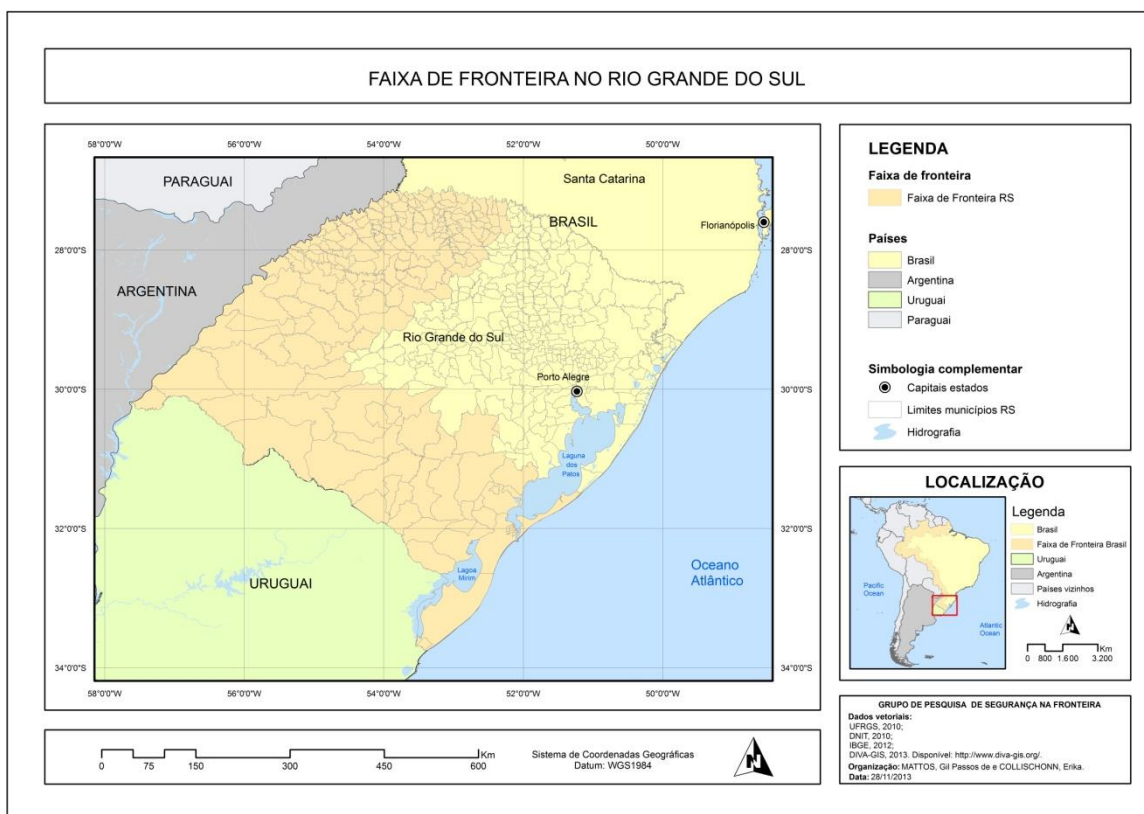


Figura 1: Faixa de fronteira no RS, 2013. Elaboração: Collischonn, Dorfman, França e Mattos.

Mais de 3 milhões de pessoas vivem na faixa de fronteira do RS, em regiões onde os problemas de dinamismo econômico e perda da população vêm se agravando, segundo as avaliações de órgãos estaduais de planejamento. Dos 497 municípios que formam o Rio Grande do Sul, 197 fazem parte da faixa de fronteira; destes, 89 são fronteirinhos, ou seja, são adjacentes ao limite e possuem suas sedes junto à linha.

Idealmente, cidade e limite opõem-se: a cidade seria o lugar das trocas, enquanto o limite representaria um corte nos fluxos (PIERMAY, 2005). Não é o caso gaúcho, onde se contam 11 cidades-gêmeas com manchas urbanas integradas e cotidiano compartilhado. Portanto, as cidades fronteiriças gaúchas são especialmente importantes para as zonas ou regiões de fronteira, bem como para o conjunto do estado. Os processos e contradições vividos nessas cidades “apresentam grande potencial de integração econômica e cultural, assim como manifestações ‘condensadas’ dos problemas característicos da fronteira” enquanto periferia das redes nacionais (MACHADO, 2004).

#### **4.1 Perfil demográfico e características socioeconômicas**

De acordo com as análises que embasam o Plano de Desenvolvimento Integrado da Faixa de Fronteira do RS – PDIF/RS (GOVERNO..., 2012), os níveis de desenvolvimento econômico e social acompanham a clara distinção entre as regiões norte e sul de todo o estado: enquanto no norte predominam as atividades agropecuária e industrial, diretamente ligadas às cadeias produtivas de fumo, suinocultura, avicultura, soja, milho, trigo e fabricação de máquinas e implementos agrícolas, no sul, as atividades de referência são a pecuária e a rizicultura. Isso se reflete na grande partição municipal no norte, e nos extensos municípios ao sul.

Os municípios da faixa de fronteira abrigam cerca de 30% de toda a população riograndense e apresentam históricos problemas de dinamismo econômico e evasão populacional, intensificada com a redução da taxa de fecundidade do Rio Grande do Sul. Embora os padrões de atividade econômica, principalmente no que toca ao setor industrial, venham passando por um processo de descentralização nos últimos anos, o esvaziamento populacional das regiões oeste e noroeste do estado são evidentes (GOVERNO..., 2012).

Para além do desequilíbrio entre as atividades econômicas dentro do próprio estado, tem-se a situação das fronteiras internacionais com Argentina e Uruguai, que também apresentam diferenças relevantes entre si. A fronteira com a Argentina é caracterizada pela atividade agrícola concentrada na produção de grãos, o que ganha uma boa perspectiva de investimentos em função do biodiesel, e pela atividade pecuária. O bom índice de mecanização do campo e a existência de muitas pequenas propriedades familiares (possibilitando a produção diversificada) são fatores positivos que, aliados a uma efetiva assistência rural aos produtores e a uma logística adequada dos transportes, podem garantir a fixação da população na região. Além disso, uma maior valorização de patrimônios histórico-culturais e naturais, como as Missões Jesuíticas, o Salto do Yucumã e o Parque Estadual do Turvo, eleva o potencial turístico da região.

A fronteira com o Uruguai, por sua vez, é pouco relevante no que toca à atividade industrial, ganhando maior destaque no processamento de produtos

de origem animal e vegetal. A região apresenta alto índice de fragilidade social, com indicadores abaixo da média estadual, devido em grande parte à baixa diversificação das atividades. Os entraves ligados à pecuária encontram-se na heterogeneidade das criações, a falta de integração da cadeia e o descontrole em relação ao abigeato. Quanto à produção vegetal, a predominância da rizicultura vem cedendo, nos últimos anos, cada vez mais espaço à fruticultura, em especial à vitivinicultura.

Embora a situação econômica da metade sul seja menos favorável que a da metade norte do estado, os municípios de Rio Grande e Pelotas colaboram consideravelmente para um maior dinamismo. Iniciativas do Governo Federal levando ao desenvolvimento do polo naval e à multiplicação de instituições de ensino superior tendem a expandir as atividades ligadas ao setor terciário.

Ainda que apresentem um bom potencial para o desenvolvimento, ambas as fronteiras internacionais no Rio Grande do Sul são marcadas por grandes latifúndios, baixa densidade demográfica e falta de dinamismo econômico. Essa situação é espelhada nas áreas de fronteira em território argentino e uruguaio, o que evidencia uma necessidade básica de integração para o desenvolvimento regional.

#### **4.2. A infraestrutura de transportes**

Os fluxos de mercadorias que percorrem o Rio Grande do Sul podem ser mapeados através de sete rotas de transporte, conforme o Plano Estratégico de Transportes realizado pela Secretaria dos Transportes do Rio Grande do Sul em 2004. Das sete, cinco rotas têm como extremidade cidades-gêmeas (Uruguiana, São Borja e Jaguarão) enquanto as outras duas têm como extremidade Iraí, município da faixa de fronteira. É através dos municípios fronteiriços que essas rotas se ligam às malhas ferroviárias e rodoviárias da Argentina e do Uruguai. A importância dessas rotas é evidente, uma vez que, mesmo representando apenas 27% da malha de transportes do Rio Grande do Sul, correspondem a 67% do fluxo de produtos através da mesma. Na tabela seguinte, destacam-se os fluxos legais que percorrem essas

rotas e, em negrito, destacam-se as cidades situadas na faixa de fronteira (quadro 1).

Rota	Ponta 1	Ponta 2	Modal	Produtos exportados	Produtos em trânsito	% da malha do RS	% do fluxo total de produtos
1. SE - Argentina	Torres	Uruguiana	Rodo	trigo, óleo de soja, arroz	veículos, papel	5	13
	Vacaria		Ferro				
2. SE – Uruguai	Vacaria	Jaguarão	Ferro	cimento, adubo, fertilizantes, farelo e óleo de soja	-	4	22
			Hidro				
3. N do RS - Argentina	Erechim	Uruguiana	Rodo	arroz, ração, máquinas agrícolas	-	4	4
4. N do RS – P. Alegre	Porto Alegre	Iraí	Rodo	soja, milho, trigo	combustível, adubo, farelo de soja	2	10
		Cruz Alta	Ferro				
5. N do RS – Rio Grande	Rio Grande	Iraí	Rodo	soja, fumo	fertilizantes	4	7
		Cruz Alta	Ferro				
6. S. Borja – Rio Grande	S. Borja	Rio Grande	Rodo	soja	calcário, adubo	4	7
7. Uruguiana-Rio Grande	Uruguiana	Rio Grande	Rodo	soja	calcário, farelo de soja, adubo	6	6
			Ferro				
TOTAIS						27	67

Quadro 1: Rio Grande do Sul – Tabela com as principais rotas de transporte legal de mercadorias – 2006

Fonte: Elaboração de DORFMAN; FRANÇA, 2013, a partir de SECRETARIA..., 2006.

O que se conclui da análise das rotas é o protagonismo da região fronteira. Além da produção agrícola de destaque, que se conecta fortemente ao Porto de Rio Grande em demanda dos mercados das regiões Sul e Sudeste do Brasil, a fronteira é ainda importante ponto de ligação entre as produções e mercados brasileiros, uruguaios, paraguaios e argentinos, sendo extremamente relevante nessa rede de transportes.

Evidentemente, os grandes fluxos de mercadorias contrabandeadas e descaminhadas também se servem dessas rotas. Ainda que a passagem do limite possa recorrer aos numerosos “corredores”, estradas vicinais e acesso não-controlados, eventualmente as grandes cargas convergem para as principais rotas. Essa organização corrobora a ideia de que o contrabando é um fenômeno geográfico que se vale da fronteira, mas absolutamente não se restringe à mesma, haja vista a localização dos mercados consumidores no centro do país.

### 4.3. Criminalidade na fronteira: crimes não-letais

As duas díades fronteiriças no Rio Grande do Sul apresentam características físicas distintas, como se sabe, em função do Rio Uruguai, que separa o Brasil da Argentina, e da prevalência de fronteira seca, na divisa entre o território nacional e o território uruguaio. Embora não determinante, a questão fisiográfica influi no tipo e na intensidade das atividades ilícitas. Da interação das condições de passagem com atividades econômicas, intensidade de fiscalização e formas de povoamento podem-se traçar padrões que marcam as especificidades dos crimes das áreas fronteiriças gaúchas e compará-los a outras áreas não-fronteiriças do estado.

A maior parte das informações a seguir foi obtida com a colaboração de fontes da Secretaria de Segurança Pública do Rio Grande do Sul. Relatam elas que as peculiaridades da travessia do rio Uruguai alteram as possibilidades de tráfico, contrabando e descaminho: onde a correnteza é mais veloz, há maior dificuldade de travessia de barcos ou balsas com mercadorias ilegais; onde a mata ciliar for menos densa, a fiscalização pode atuar mais sobre os portos clandestinos. A presença de postos da Receita Federal e Polícia Federal ou de órgãos estaduais de segurança não é impeditiva dos delitos, uma vez que sua capacidade de fiscalização é limitada.

O noroeste do estado, limite com Santa Catarina e fronteira com a Argentina, é considerado uma fronteira estendida do Paraguai, por ser o acesso mais curto desse último mercado à região noroeste do Rio Grande do Sul ou à Região Metropolitana de Porto Alegre. As rotas convertem-se em caminhos para o narcotráfico e, na direção inversa, canais para a saída de carros roubados no Brasil, moeda de troca nessa transação. Por via terrestre ou fluvial, o abigeato aparece com frequência, bem como o contrabando de cigarros e agrotóxicos. Uma relação das atividades ilícitas mais comuns nos municípios fronteiriços gaúchos encontra-se na tabela abaixo (quadro 2).

Fronteira	Municípios	Atividades Ilícitas mais comuns
Brasil (RS) – Argentina	Porto Mauá, Porto Lucena, Porto Xavier e São Borja	Contrabando (cigarros e agrotóxicos), tráfico de drogas e abigeato
	Uruguiana	Tráfico de drogas e armas, contrabando, roubo de cargas

Brasil (RS) – Argentina – Uruguai	Barra do Quaraí	Entrepasto de contrabando e drogas vindos de Uruguaiana
Brasil (RS) – Uruguai	Quaraí	Abigeato, contrabando (agrotóxicos) e tráfico de armas
	Santana do Livramento	Abigeato, tráfico de armas e munições, contrabando (cigarro, mídias e agrotóxicos) e delitos urbanos
	Bagé e Dom Pedrito	Abigeato, tráfico de armas e contrabando
	Aceguá	Tráfico de drogas e munições e descaminho (ouro, prata, pedras preciosas e semi-preciosas)
	Municípios ao longo do Rio Jaguarão	Abigeato, tráfico de armas e munição
	Chuí	Clonagem de cartão de crédito, estelionatos, crimes via internet, evasão de dólares e pedras preciosas e semi-preciosas, furtos de veículos, contrabando e descaminho (armas, drogas, agrotóxicos e perfumes)

Quadro 2: Rio Grande do Sul – Tabela descritiva dos ilícitos nos municípios fronteiriços  
 Fonte: Elaboração de DORFMAN; FRANÇA, 2013 a partir de dados da SSP-RS.

Importante ressaltar aqui o abigeato: o roubo de gado é um crime comum em propriedades rurais, ocorrendo mais frequentemente na divisa com o Uruguai. O abigeato pode ser chamado de crime fronteiriço, pois se torna possível pela combinação das práticas econômicas com a fragilidade da fiscalização e a estrutura fundiária que comporta propriedades rurais que se estendem em ambos lados da fronteira. Dados da Polícia Civil apontam que, só no primeiro semestre de 2012, foram registrados, na metade sul do estado, cerca de dois mil casos de abigeato, quase o mesmo número registrado ao longo de todo o ano de 2010 na região (JUNIOR, 2012). Cabe pontuar o risco representado pelo abigeato para as exportações brasileiras, dada a dificuldade em comprovar a qualidade sanitária desse gado.

Uma observação dos delitos acima elencados mostra a diferença entre as escalas postas em contato na ação delitiva. O abigeato é aqui um crime fronteiriço, posto que funciona com uma lógica de alternância de territórios para elidir controles fiscais e sanitários, o que só tem sentido nesses campos contínuos situados sobre territórios estatais diferentes. Na maioria das vezes, no entanto, o ponto de passagem é um nó que articula transportes e comunicações entre regiões diferenciadas por descontinuidades legais (como nas leis mais liberais aplicadas a agrotóxicos e armas no Uruguai), produtivas (como na produção de maconha e coca nas áreas a noroeste do RS) e de



mercado (a demanda nos grandes centros urbanos do Brasil), em parte instauradas pela territorialização do Estado, em parte colocadas em relação pelos fluxos transnacionais de longo alcance, de mercadorias produzidas na Ásia e transportadas em grandes volumes para consumo global.

Observa-se também que a tabela acima ignora crimes que foram repetidamente mencionados pelos informantes durante trabalhos de campo. Ocorrências de Lei Maria da Penha e abuso e exploração sexual de menores pouco ou não aparecem na síntese anterior, mas, como em todo o território nacional, são crimes cotidianos e de pouca visibilidade. Sua estratégia de combate, é claro, não passa pelo videomonitoramento ou maiores entraves no cruze do limite internacional.

#### **4.3.2 Criminalidade na fronteira: homicídios**

Com base na experiência e nos dados fornecidos pelos órgãos de segurança pública em atuação no RS, pode-se encaminhar algumas conclusões a respeito dos homicídios na faixa de fronteira e no Rio Grande do Sul em geral. Os dados apresentados comparam o total de homicídios dolosos, aqueles em que há intenção de matar, ocorridos em 2012, com a população estimada pela FEE para os municípios em 2011.

A criminalidade é medida, usualmente, pelas ocorrências de homicídios dolosos. A ONU estima que, em 2010, a média global de homicídios foi de 6,9 para cada 100 mil habitantes, sendo as médias brasileiras e sul-americanas maiores do que 20. Tomar a taxa de 10 homicídios para cada 100 mil habitantes como ponto de corte revela dois grupos de países: aquele com taxas de homicídio acima de 10 reúne países em desenvolvimento, e aquele com taxas abaixo de 10 agrupa os países do Atlântico Norte e da Oceania (UNODC, 2011). Tomando esse índice como base, o índice de homicídios na faixa de fronteira não é relevante: 9,3 homicídios para cada 100.000 hab., comparados com os 15,4 ocorridos no conjunto do RS. Entre as cidades-gêmeas, apenas Aceguá (22,6 hom./100.000 hab.) e São Borja (13 hom./100.000 hab.) apresentam índices acima de 11 para cada 100 mil hab.

Esses dados podem ser mais bem avaliados pela recuperação dos números absolutos: em Aceguá, trata-se de um homicídio numa população de

4.419 hab.; já em São Borja, foram 8 mortes violentas em uma população de 61.669 hab. O dado para Aceguá exemplifica uma distorção frequente nessa faixa de fronteira plena de cidades de menos de 10.000 habitantes, onde um homicídio representará valores relativos muito elevados. Já o dado de São Borja representa outro comportamento recorrente: as taxas que chamam atenção aparecerão justamente em municípios sobre as rodovias, como Encruzilhada do Sul (28,9), Ijuí (15,2) ou Rosário do Sul (15,1).

Na verdade, os homicídios no RS estão concentrados na Região Metropolitana de Porto Alegre, com índices de 29,1 homicídios/100.000habs. Ainda assim, o controle dos trânsitos fronteiriços se mostra importante para a redução das mortes, uma vez que as armas utilizadas são produto de contrabando e furto. Destaca-se que as armas se originam frequentemente no Uruguai, onde sua venda é muito menos regulada que no Brasil.

Conforme dados fornecidos pela Divisão de Estatística da Secretaria da Segurança Pública do Estado do Rio Grande do Sul, a grande maioria das vítimas e dos autores de homicídios está ligada às drogas; drogas essas que o estado do Rio Grande do Sul não produz, e que entram através da intrincada malha viária que liga a fronteira à Região Metropolitana, ao porto de Rio Grande e ao Centro-Sul do país.

Assim, a criminalidade não parece ser um problema gerado pela fronteira, mas pode ser melhor administrado a partir de um controle que conte com a adesão da comunidade, uma vez que temos fronteiras altamente integradas. Para diminuir os índices de criminalidade, ou seja, de homicídios, o tráfico de drogas e armas deve diminuir, e para tal, a participação da sociedade local é indispensável.

## **5. CONCLUSÕES**

Será o caso de propor a presença do Estado numa escala 1:1 nessa linha de mais de 1.700km de extensão, historicamente povoada e com uma densidade política significativa? Ainda que uma análise dos pontos de fiscalização das forças policiais na fronteira mostre dezenas de acessos sem vigilância, tornando a fronteira muito suscetível a passagem de produtos

contrabandeados, parece ser mais operacional concentrar as barreiras de controle nas sete grandes rotas já mencionadas.

Ainda assim, cabe discutir amplamente a instalação de sistemas de vídeo-monitoramento e vigilância remota, dados os custos e a importância de garantir as liberdades e a privacidade da população. E cabe lembrar que um sistema de vigilância só terá sucesso se de fato integrar os diferentes órgãos de segurança e gestão do território, as informações por eles geradas e as propostas de intervenção.

Diferentemente dos casos de securitização de fronteiras nos países centrais, a população em questão está do lado de cá da fronteira, e tampouco deve ser objeto de campanhas que a submetam ao estigma da criminalidade, criando a possibilidade de medidas de exceção, que “externalizem” a faixa de fronteira dos direitos cidadãos ou que justifiquem a criação de medidas de contenção territorial (HAESBAERT, 2008).

Além disso, “ao contrário das organizações legítimas, o negócio ilegal exige integrar a visão *desde baixo*, pelo motivo óbvio de estar sujeito a uma maior exposição ao risco no terreno. A exploração, e eventual êxito, dos negócios ilegais são fortemente dependentes de conexões locais, tendo em vista que operam com complexas e instáveis redes de informação e comunicação” (MACHADO, 2007). Diante da urgência de desenvolvimento econômico e social na fronteira, parece importante recuperar a amplitude do conceito de segurança humana como alternativa a ser construída com os fronteiriços. Um documento da Brigada Militar do RS já aponta como ações relevantes o atendimento aos cidadãos dos países vizinhos, a prevenção a acidentes de trânsito, o combate ao tráfico de pessoas (principalmente aliciamento de mulheres para a prostituição), bem como ações voltadas aos delitos ambientais (BRIGADA, 2012). Algumas dessas ações já se institucionalizaram, por exemplo, no Decreto Federal 6.731/2009, que “trata de Cooperação Policial em matéria de investigação, prevenção e controle de fatos delituosos na fronteira com o Uruguai” (BRASIL, 2009).

Estruturalmente, as regiões de fronteira encontram-se na periferia dos Estados, de modo que a cobertura de serviços públicos é precária ou atendida por redes que não se limitam ao território nacional. No caso da fronteira gaúcha, é frequente o recurso aos “jeitinhos” e “trampitas”, mas há situações

em que a relação com a institucionalidade é indispensável, na forma de certificações (de estudos, por exemplo), reconhecimentos legais ou pagamentos de serviços (como é o caso da saúde), impulsionando a resolução desses problemas a partir de “diplomacias que partem do local”. Também na área da segurança pública, a interação *de facto* ocorre, ainda que isso represente certos riscos assumidos pelos agentes públicos no afã de bem cumprir com suas tarefas (como ocorre com a integração entre os bombeiros na fronteira).

Esse quadro corrobora noções de baixa infraestrutura da região, o que também confirma a relevância da integração regional para esses municípios, especialmente para as cidades-gêmeas e para aqueles localizados no limite internacional. Apesar da “cooperação descentralizada” na maioria das vezes não estar objetivada, isso não significa que ela é ineficaz, e não deva ser reconhecida. Não raramente, a sociedade se organiza mais por regimes regulatórios não-oficiais, mas eficazes, do que por cartas-mortas, leis sem eficácia ou reconhecimento (LITTLE, 2009). Essa particularidade é muito relevante no Rio Grande do Sul, e deveria ser entendida como potencialidade no processo de desenvolvimento e construção da segurança pública e humana, e não como ameaça.

Por fim, é preciso se perguntar a quem serve ao ENAFRON. Ainda que admitamos que sua boa aplicação e gestão pode diminuir o contrabando de drogas e armas, não é assim que ele se justifica perante a sociedade brasileira – e fronteiriça. Conter estes crimes nos espaços fronteiriços significa também transpor a violência da repressão e a complicada relação polícia-comunidade dos grandes centros, muito noticiados e visibilizados, para espaços que são a periferia do território nacional. Será que o que as metrópoles podem ganhar compensará o que a fronteira perderá com sua estigmatização como lugar do crime?

Os problemas da fronteira, com atenção para a fronteira gaúcha, passam pelo desenvolvimento social e pelo empoderamento das minorias. Essas são as políticas públicas eficientes para conter os índices de violência doméstica e exploração sexual de menores. Essas medidas, porém, além de serem efetivas apenas no médio-longo prazo, não impulsionam a indústria bélica e da segurança, não empoderam as redes já estabelecidas.

Responsáveis pela produção de armas, equipamentos militares, câmeras de videomonitoramento e outros equipamentos, essas indústrias veriam suas fábricas serem fechadas sem a constante criação de ameaças e demandas por segurança. A ENAFRON, portanto, parece desenhada para os metropolitanos e para os “industriais da segurança”. Os fronteiriços, nessa Estratégia, quando muito, apenas a justificam.

## REFERÊNCIAS

ASSUMPÇÃO, Marla Barbosa. “Cerca, cerquita... cercado”: o golpe de 1964 e o intercâmbio político entre os agentes fronteiriços de Santana do Livramento e Rivera. Trabalho de conclusão da disciplina Estudos Fronteiriços, Porto Alegre: UFRGS, 2013.

BENNAFLA, Karine. Commerce, marchés frontaliers et villes-frontières en Afrique Centrale. In: REITEL, Bernard et al. **Villes et frontières**. Paris: Anthropos, 275 p. 2002. p.137-150.

BRASIL. Decreto 6.731, de 12 de janeiro de 2009. Disponível em <http://tinyurl.com/a2wo9r3>. Acesso: 10 Jan 2013.

BRASIL. Decreto 7.496, de 8 de junho de 2011. 2011. Disponível em <http://www.tinyurl.com/b32rdfs> . Acesso: 15 Dez 2012.

BRASIL. Livro Branco de Defesa Nacional. 2012. Disponível em <http://tinyurl.com/aw9f2at>. Acesso: 10 Jan 2012.

BRIGADA MILITAR do RS. Estratégias de segurança de fronteiras no estado do RS. Mimeo, 2012, 53 p.

BUZAN, B; WAEVER, O; WILDE, J. **Security**: A new framework for analysis. Colorado: Lynne Rienner, 1998.

CHAPMAN, John (org). **Borders & People**: The liberty and security balance. Security & Defence Agenda Reports, 2006.

DIAS, Leila C. Os sentidos da rede: notas para uma discussão. In: DIAS, L. C.; SILVEIRA, R..L. L. (orgs.) **Redes, sociedades e territórios**. Santa Cruz do Sul: EDUNISC, 2005. p.11-28.

DORFMAN, Adriana. Contrabandistas na fronteira gaúcha: escalas geográficas e representações textuais. Tese de Doutorado. Programa de Pós-Graduação em Geografia, UFSC, 2009. Disponível em <http://tinyurl.com/a8vz4ko> . Acesso: 14 Out 2012.

ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA. A military guide to terrorism in the twenty-first century, TRADOC. 2007. Disponível em <http://www.fas.org/irp/threat/terrorism/>. Acesso: 05 jan 2013.

FRONTEX. Disponível em <http://frontex.europa.eu/> Acesso em 16 de dez de 2013.

GOVERNO DO ESTADO DO RS. **Plano de desenvolvimento e integração da faixa de fronteira do estado do RS – PDIF/RS**. Disponível em <http://tinyurl.com/ayejh86>. Acesso 16 Nov 2012.

HAESBAERT, Rogério. “Sociedades biopolíticas de in-segurança e des-controle dos territórios”. In: M. P. de Oliveira et al. (orgs.). **O Brasil, a América Latina e o mundo: espacialidades contemporâneas** [II]. Rio de Janeiro, Lamparina, 2008.

HOBBS, Thomas. **O Leviatã** ou matéria, forma e poder de um Estado eclesiástico e civil. São Paulo: Nova Cultura, 1998.

HYNDMAN, Jennifer. Mind the gap: bridging feminist and political geography through geopolitics. *Political Geography*, 23, p 307-322, 2004.

JEANDESBOZ, Julien. Contrôles aux frontières de l’Europe: Frontex et l’espace Schengen. Disponível em <http://www.laviedesidees.fr>. Acesso: 10 Jan 2012.

JÚNIOR, José. *Episódio 1 – Fronteiras, o epicentro dos problemas. Conexões Urbanas*. Cor, formato digital, 6m48s, disponível em <http://tinyurl.com/alplgzs> . Acesso: 28 Jan 2013.

JUNIOR, Nestor Tiba. RS tem aumento de casos de abigeato no primeiro semestre. *Zero Hora*, 11 jul 2012. Disponível em <http://tinyurl.com/a3r9vbq>. Acesso: 13 Dez 2012.

LITTLE, Richard. **International Regimes in the globalisation of World Politics**. Oxford: Oxford University Press, 2009.

MACHADO, Lia Osório. Região, fronteiras e redes ilegais: estratégias territoriais na Amazônia Sul-Americana. *Revista Italiana di Geopolítica*. Quaderni Speciali, Suplemento al n.3/2007.

MACHADO, Lia Osório. Tipologia das cidades-gêmeas. 2004. Disponível em <<http://www.integracao.gov.br/>>. Acesso: 10 Fev 2006.

MINISTÉRIO DA JUSTIÇA. Conceitos Básicos. 2007. Disponível em <http://tinyurl.com/abejuqt> Acesso: 14 Jan 2013.

PIERMAY, Jean-Luc. La frontière et ses ressources: regards croisés. In: ANTHEAUME, Benoit; GIRAUT, Frédéric (eds.) **Le territoire est mort: vive les territoires**. Paris: IRD, 2005.

RAUFER, Xavier. New Terrorisms: New Threats for Europe and the Western World. *Terrorism and political violence*, volume 11, n 4, 1999.

SANDOVAL PALACIOS, Juan Manuel. “La securitización de la migración y de las fronteras en América del Norte”. In: ARAGONÉS, Ana María (coord).

**Mercados de trabajo y migración internacional.** Instituto de Investigaciones Económicas, UNAM. México, D. F., 2011, pp. 253-288.

SECRETARIA DA COORDENAÇÃO E PLANEJAMENTO DO RIO GRANDE DO SUL. *Rumos 2015: estudo sobre o desenvolvimento regional e logística de transportes no Rio Grande do Sul*. Porto Alegre: CSP, 2006.

SECRETARIA DE SEGURANÇA PÚBLICA DO RS. RS na Paz. Programa Estadual de Segurança Pública com Cidadania. Disponível em <http://www.ssp.rs.gov.br/?model=conteudo&menu=197>. Acesso: 14 Dez 2012.  
SILVA, Golbery do Couto. Aspectos geopolíticos do Brasil – 1952. **Conjuntura política nacional: o Poder Executivo & Geopolítica do Brasil**. Rio de Janeiro: José Olympio, 1981.

SOUZA, Marcelo Lopes. A “reconquista do território”, ou: Um novo capítulo na militarização da questão urbana. Dezembro de 2010. Disponível em: <<http://passapalavra.info/?p=32598>> Acesso em: 25 mai. 2012.

SOUZA, Maria Julieta Nunes de Souza; COMPANS, Rose. “Espaços urbanos seguros: a temática da segurança no desenho da cidade”. *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais*. v. 11, n. 1, maio 2009.

TICKNER, J. Ann . **Gendering world politics**. New York: Colombia University Press, 2001.

UNODC. Global Study on Homicide 2011. Viena: UNODC, 2011. Disponível em <http://tinyurl.com/72blpzw>. Acesso: 11dez 2013.

WALTZ, Kenneth N. **Theory of International Politics**. Addison-Wesley: Reading, 1979.

## **Parte 2**

***NO OESTE DE MATO GROSSO DO SUL:  
reflexões que capturam a fronteira e  
Corumbá/MS***



## FAZENDO A VIDA NA FRONTEIRA: ECONOMIA “INFORMAL” E CONTROLE EM CORUMBÁ (BRASIL) e PUERTO QUIJARRO (BOLÍVIA)<sup>1</sup>

Gustavo Villela Lima da Costa (UFMS)<sup>2</sup>

**Resumo:** As fronteiras nacionais apresentam grandes desafios aos pesquisadores por suas ambigüidades e complexidades, que impõem um distanciamento do senso comum em relação a qualquer olhar essencializante e naturalizante que se dirija à sua condição. Alguns dogmas, reificados como discursos oficiais, referentes à soberania, ao limite absoluto dos mapas, às divisões totais entre culturas e identidades nacionais, caem por terra diante da realidade empírica observada na vida fronteiriça. Neste sentido, entendemos que algumas localidades situadas nos limites entre Estados nacionais, como é o caso de Corumbá-MS, por conta do diferencial fronteiriço, se tornam lugares propícios aos negócios, sejam eles legais ou ilegais, atraindo mão-de-obra e abrindo oportunidades de capitalização. Neste artigo procuraremos entender alguns desses aspectos sociais da vida fronteiriça, debatendo os limites entre legalidade e ilegalidade, tendo como base as pesquisas etnográficas desenvolvidas na cidade de Corumbá-MS.

**Palavras Chave:** Fronteira; Economia Ilegal; Controle Social

**Resumen:** Las fronteras nacionales presentan grandes desafíos a los investigadores por sus ambigüedades y complejidades que requieren un distanciamiento del sentido común en relación con cualquier aspecto esencializar y naturalizar a hablar de su condición. Algunos dogmas reificados como discursos oficiales, relacionados con la soberanía, a lo límite absoluto de los mapas, las divisiones en total entre las culturas y las identidades nacionales se desvanecen frente a la realidad empírica observada en la vida fronteriza. En este sentido, entendemos que algunas localidades dentro de las fronteras de los Estados nacionales, como es el caso de Corumbá-MS, debido a los diferenciales de frontera se convierten en lugares propicios para los negocios, ya sea legal o ilegal, atrayendo mano de obra y proporcionando oportunidades de capitalización. En este artículo vamos a tratar de entender algunos de los aspectos sociales de la vida en la frontera, debatiendo las fronteras entre legalidad e ilegalidad, basada en la investigación etnográfica realizada en la ciudad de Corumbá-MS.

**Palabras Clave:** Frontera; Economía Ilegal; Control Social

### INTRODUÇÃO

A cidade de Corumbá, situada na fronteira com a Bolívia, a partir da cidade de Puerto Quijarro, possui pouco mais de 100 mil habitantes (IBGE, 2010) e tem na mineração e no comércio algumas de suas principais atividades econômicas. Corumbá fica a aproximadamente 450km da capital do Estado de

---

<sup>1</sup> Partes deste artigo foram apresentadas na 28ª. Reunião Brasileira de Antropologia, realizada entre os dias 02 e 05 de julho de 2012, em São Paulo, SP, Brasil, com o título “TRAFICANTES, CONTRABANDISTAS E TAXISTAS: ECONOMIA “ILEGAL” E CONTROLE NA FRONTEIRA BRASIL – BOLÍVIA”, em co-autoria com Giovanni França Oliveira e Davi Lopes Campos.

<sup>2</sup> Doutor em Antropologia Social pelo Museu Nacional/ UFRJ; Professor Adjunto de Antropologia da Universidade Federal de Mato Grosso do Sul e Docente do Programa de Pós-Graduação Mestrado em Estudos Fronteiriços, do Campus do Pantanal, em Corumbá-MS.

Mato Grosso do Sul, Campo Grande, e está “cercada” pelo Pantanal, maior planície alagada do mundo. O único acesso rodoviário à cidade, do lado brasileiro se dá pela rodovia BR-262 (já que todas as estradas vicinais acabam desembocando na mesma). A ponte sobre o rio Paraguai só foi construída em 2001, e anteriormente era preciso cruzar o rio em balsas, que tornavam a viagem ainda mais longa. A ferrovia que até a década de 1990 levava passageiros opera apenas com trens de carga atualmente, sobretudo para o transporte de minério de ferro das jazidas do maciço do Urucum. Na hidrovia do rio Paraguai, que liga Corumbá à bacia platina, operam basicamente as “chatas” que transportam, principalmente soja, tanto da Bolívia, quanto do Brasil. O rio Paraguai, que outrora fora a porta de Corumbá para o mundo, com intenso fluxo de passageiros e mercadorias há muito perdeu essa função. O porto de Corumbá atende aos barcos que sobem o pantanal em direção às comunidades ribeirinhas esparsas, ao norte, e ao turismo de pesca. A cidade conta, ainda, com um aeroporto internacional, com vôos diários para Campo Grande.

A cidade de Corumbá se encontra em uma área de fronteira seca com a vizinha Puerto Quijarro, na Bolívia, (na verdade há uma pequena ponte sobre um riacho entre os dois países), o que favorece o trânsito entre as duas cidades vizinhas, que é praticamente livre, para os moradores fronteiriços, pois não há barreiras fixas de policiais (a não ser quando ocorrem operações de segurança). A fiscalização acontece, de fato, basicamente na Receita Federal, e nos fiscais de trânsito do lado brasileiro que eventualmente param carros ou pedestres, desde que haja a suspeita de os mesmos possam estar realizando algum comércio considerado ilegal (nem todos os veículos são parados, por exemplo). O trânsito entre as duas cidades é intenso, em função do comércio e das relações sociais intrínsecas que aí se estabelecem. Como a cidade está situada no meio do “corredor bioceânico”, entre os portos de Arica, no Chile e de Santos, no Brasil, são inúmeras as atividades comerciais que aí se desenvolvem, seja a partir de grandes exportadores de soja, minério, gás natural, por exemplo, seja a partir dos pequenos comerciantes que fazem sua vida nesta fronteira. Existe na cidade um intenso fluxo de caminhões e um grande número de transportadoras que trabalham com este comércio binacional, de exportações e importações.

Mesmo, com intenso fluxo de pessoas e mercadorias, os moradores de Corumbá, produzem um discurso sobre o isolamento da cidade, que seria um dos fatores que “emperram” o desenvolvimento econômico da região. Em primeiro lugar é preciso relativizar e qualificar a que “isolamento” a que nos referimos. Embora integrada em malhas de transporte e comunicação, Corumbá fica muito distante de grandes centros urbanos e produtores de mercadorias. Na BR-262, que corta o Pantanal, há uma placa que indica simbolicamente o peso da distância, na cidade de Miranda, que fica há pouco mais de 200km de Corumbá: próximo posto a 150km. Neste trecho, a estrada construída como um aterro, avança sobre a imensidão do Pantanal, ao lado das palmeiras carandás, sob os olhares indiferentes dos jacarés sob o sol. Nesta parte da estrada não há sinal de celular e pouquíssima presença humana e, certamente, são poucos lugares no território nacional tão ermos. Mas não nos enganemos, aí passam caminhões, mercadorias e pessoas, em um fluxo intenso através da fronteira.

Como se depreende da descrição acima, o isolamento da cidade de Corumbá não é apenas físico, mas, principalmente, simbólico, já que se refere mais à sensação de sentir-se longe, isolado, separado do resto do estado e do Brasil pelo Pantanal. Certamente a proximidade com a Bolívia contribui para o sentimento de que se está em “outro lugar”, início e fim do Brasil. De maneira alguma, procuramos reintroduzir em nossas discussões qualquer tipo de determinismo geográfico, porém, há lugares na Terra, como é o caso do Pantanal (e, felizmente, diga-se de passagem) ainda “indomados” pelos processos de transformação urbana e da presença do ser humano. As cheias do Pantanal se impõem ao ser humano, que precisa aprender a conviver com este regime das águas. Neste sentido, a natureza, o clima e a geografia física da cidade de Corumbá exercem uma força sobre a vida de seus habitantes, o que contribui para criar, em alguns momentos, uma impressão de se estar vivendo em uma espécie de “ilha” (o que é uma ilha, senão uma porção de terra cercada por água?).

Esta cidade sempre conviveu com pólos opostos, comuns nas representações sociais construídas sobre Corumbá: entre o isolamento e a integração (como pode ser tão “isolada” assim, uma cidade que é um nó comercial na América do Sul?); entre a presença ostensiva do Estado (forças

armadas, Universidade Federal, Receita Federal, entre outros) e sua ausência (falta de médicos, precariedade de serviços básicos, e etc.); entre o mundo da natureza (com a força indomável do Pantanal) e da urbanização e cultura (Corumbá sempre foi uma cidade essencialmente comercial e urbana, integrada de algum modo, portanto, a outros centros); entre o cosmopolitismo (Corumbá teve seu auge no início do século XX quando recebeu diversos imigrantes ávidos por negócios, transformando-a numa “babel dos sertões”) e o provincianismo (Corumbá “já teve” cinema, trem etc. e hoje perde espaço como centro cultural do estado). Neste processo destacamos que paulatinamente, a elite local, herdeira das fazendas de gado, que historicamente foi uma elite “ilustrada”, que estudava no Rio de Janeiro (ligada por navios ao Pantanal), cujo representante mais famoso é o poeta Manoel de Barros, vem deixando a cidade, em função de sua precariedade (contribuindo dialeticamente para esta mesma precariedade). Os filhos dessa elite já não moram mais em Corumbá e nem estudam no Rio de Janeiro, mas em São Paulo ou Campo Grande e muitos fazendeiros optaram por ter suas residências nesta cidade, reinvestindo parte importante de seu capital fora de Corumbá.

O tamanho e o relativo isolamento da cidade de Corumbá contribuem para a formação de um estilo de vida, com regras específicas, assim como dos códigos de conduta e comportamento social, que sofrem intensa coerção e controle por parte dos moradores da cidade. É importante destacar que esses elementos contribuem não apenas para impor limites e coerções às pessoas no nível pessoal, ou seja, nas relações amorosas, de amizade e assim por diante, mas na própria constituição do poder político local, assim como da estruturação das relações econômicas e dos negócios na fronteira. O mundo dos negócios na fronteira, nos quais as relações face-a-face têm preeminência, propicia a formação dos *esquemas de fronteira*, onde se sobrepõem os limites entre o legal e o ilegal. Além disso, o próprio controle e vigilância na fronteira estão sujeitos a essas regras sociais, construídas historicamente, em Corumbá, em que todos possuem um nome, um cargo, uma posição social, que mantém as hierarquias e as posições de poder bem definidas.

Essa proximidade coercitiva das relações sociais é típica de outras cidades do mesmo porte, porém certamente é amplificada pela distância da cidade, porque não há muitos lugares aonde ir, fica-se em Corumbá. Na cidade

prevalecem as relações pessoais, os “conhecimentos” de uns sobre os outros e o controle social a partir das fofocas. Apesar de típicas de cidades de menor porte, essa “promiscuidade” social adquire características próprias em Corumbá, como se as pessoas não tivessem como “fugir” desse convívio, semelhante a lugares de mais difícil acesso, como ilhas, por exemplo. Em grande medida, é como se Corumbá tivesse regras próprias, idiosincrasias e um “jeito” de se sociabilizar muito próprio. Essas regras sociais, entretanto, têm implicações para além de Corumbá, pois esta importante região comercial de fronteira movimenta muito dinheiro, interesses e relações de poder que transcendem a escala local, seja em negócios legais, seja nos ilegais. Esses negócios, por sua vez, são montados e efetivados, justamente, a partir dessas regras sociais e das estreitas relações pessoais que se estabelecem em Corumbá.

Esta característica social da cidade de Corumbá (e de outras cidades pequenas de fronteira no Brasil) abre caminho para discussões futuras muito interessantes em torno dos *esquemas* locais. As fofocas, boatos e a grande quantidade de informação pessoal à tona nessas cidades, apontam para uma relativização da noção do “segredo” localmente, assim como sobre a participação das pessoas “conhecidas” (agentes estatais, empresários e políticos locais, por exemplo) nos *esquemas*. Esta relação entre o segredo e a fofoca, nessas cidades, se constrói em uma linha tênue entre a divulgação dessas informações sob a forma de boatos, (pois em geral a fofoca é anônima e difusa e o boato pode sempre ser considerado como uma “mentira”) e seu silêncio (ninguém assume a divulgação dessas informações, sob pena de sofrer sanções).

Neste sentido, as relações sociais com alto grau de proximidade engendram as práticas de controle e possibilitam os negócios sejam eles legais e ilegais, assim como, delimitam o espaço social em que podem ocorrer as operações de controle e repressão ao comércio ilegal, já que os próprios agentes de segurança e do aparato estatal estão inseridos nessa gestão personalizada das regras. Cada pessoa em Corumbá possui um nome, um cargo, um rosto. Nossa hipótese de trabalho neste artigo é a de que os bolivianos (principalmente aqueles envolvidos com o pequeno comércio informal da cidade), embora fazendo parte da vida social da fronteira ficam à

margem dos estamentos sociais superiores da cidade (elites históricas de proprietários de terras ou dos membros da Associação Comercial, por exemplo), ocupando os estratos mais baixos da hierarquia social nesta fronteira. Os bolivianos, portanto são aqueles que sofrem com mais intensidade as sanções do Estado em relação às atividades realizadas nas “dobras do legal e do ilegal” (TELLES, 2010), justamente por não fazerem parte das redes sociais de proteção em torno do conhecimento interpessoal, fora da esfera de prestígio e honra social, que protege outros grupos de negociantes da cidade de Corumbá.

### **FRONTEIRA: ENTRE O LEGAL E O ILEGAL**

O dogma da soberania nacional que regula e legitima as operações de vigilância e controle dos mercados informais nas cidades de fronteira se manifesta, principalmente, a partir de discursos de proteção à indústria nacional e ao pagamento dos tributos, no sentido da legalidade. A partir de seu corpo de funcionários, da Receita Federal (vigias dos tributos) e da Polícia Federal e Forças Armadas (vigias do território), o Estado exerce sua dominação, sobre o território, pessoas e fluxos de mercadorias, com efeitos específicos em cidades de Fronteira, como é o caso de Corumbá. Quais seriam então, alguns desses efeitos sociais do controle e vigilância, calcados em um direito de caráter nacional, que ignoram as dinâmicas locais das regiões de fronteira? Como entender as dinâmicas desse comércio informal em uma cidade de fronteira como Corumbá?

A partir do Mestrado em Estudos Fronteiriços, da UFMS, no Campus do Pantanal, em Corumbá, vem sendo produzidas pesquisas etnográficas sobre mercados “informais e ilegais” na fronteira Brasil-Bolívia. Nosso enfoque tem procurado romper justamente com a dicotomia entre o legal e ilegal, compreendendo por um lado o grau de imbricamento entre Estado e ilegalidade, assim como a importância da chamada economia “ilegal”, para a vida econômica da cidade como um todo. A capilaridade das atividades consideradas como ilegais não nos permitem separar de maneira absoluta ou em termos morais e penais os limites do legal e do ilegal. Entender as modalidades de trabalho “ilegal” implica, portanto, em um afastamento de pré-

julgamentos que inserem este fenômeno apenas nas esferas judicial e criminal. Neste sentido, a etnografia, como método de pesquisa antropológica, fornece as ferramentas para entendermos o trabalho dos indivíduos envolvidos em tais atividades a partir do ponto de vista dos mesmos, o que permite, por sua vez, uma melhor compreensão das relações indissociáveis entre o que se convencionou chamar de economia “ilegal” e “economia” propriamente dita.

Desde 2009, estamos tentando compreender algumas modalidades de trabalho “ilegal”, ou mesmo “criminoso”, na fronteira Brasil-Bolívia na cidade de Corumbá, em pesquisas coletivas, seja a partir trabalho de taxistas “clandestinos”, comerciantes de roupas sem tributação ou ainda dos comerciantes de drogas. Uma das principais questões que procuramos debater é: é possível separar essas atividades da economia “legal”? Faz sentido, então, continuar chamando essa economia de “ilegal”? Ilegal para quem? Em primeiro lugar entendemos que na circulação de indivíduos pelas fronteiras nacionais também ocorre uma circulação de indivíduos entre as fronteiras de “dentro” do aparato estatal e de “fora”, na vida das ruas das cidades fronteiriças. Os discursos hegemônicos pressupõem uma fictícia separação entre o Estado, representando o Bem e a ordem, de um lado, e os indivíduos que realizam atos “ilícitos”, representando o Mal e a desordem, de outro. Autores como Heyman e Smart (1999) discutem o fato de que a lei estatal inevitavelmente acaba criando zonas de ambiguidade e de ilegalidade e que esses mundos do crime, mercados negros, contrabandistas não estão apartados do Estado, e nem o Estado deles, ou seja, a lei estatal e sua evasão devem ser estudadas juntas, em conexão ou simbiose (HEYMAN e SMART, 1999). Este procedimento analítico nos afasta de uma visão idealizada do Estado, muitas vezes entendido como uma entidade unitária, homogênea, que operaria como ordenador único da realidade.

Ao longo do tempo, a presença dos comerciantes bolivianos e principalmente do comércio das roupas “não tributadas” vêm causando incômodos e fomentando ações do poder público, influenciados tanto por demandas políticas locais, sobretudo da Associação Comercial de Corumbá, quanto por demandas nacionais de segurança na fronteira e que visam coibir a entrada de produtos não tributados no Brasil. Destacamos entre as medidas do Governo Federal, a criação e implantação do Plano Estratégico de Fronteiras

(PEF), a partir de 2011, que prevê uma série de ações e medidas no sentido de reforçar a vigilância e monitoramento das fronteiras brasileiras e que tiveram grande impacto local, inclusive com o aumento do efetivo do aparato de segurança, com a presença ostensiva da Força Nacional na cidade.

Além disso, é preciso dar conta, em nossas pesquisas, das peculiaridades da vida na fronteira, sem reproduzirmos preconceitos sobre esses lugares. A partir daí surgiram novas indagações: as fronteiras nacionais são realmente lugares propícios ao crime, contravenção, por sua condição geográfica e pelo diferencial monetário fronteiriço? Ou as modalidades de atividades ilícitas na fronteira é que são peculiares? Quais seriam então essas peculiaridades?

Ao compreender a complexidade da vida nas fronteiras, em que estão em jogo questões como a soberania dos Estados e o controle dos fluxos e das próprias vidas dos moradores da fronteira é que podemos observar claramente a existência de duas lógicas operando nessas regiões: a lógica das populações locais e a lógica do Estado. O comércio de roupas, principalmente, e de outros produtos na feira Bras-Bol, considerado como contrabando e/ou descaminho pelo Estado, é visto e vivido por grande parte dos moradores locais como uma atividade legítima, como parte da vida na fronteira. Este caso nos ajuda a entender como ocorre a construção das relações de poder, tanto a partir da relação entre moradores e o Estado, quanto entre as classes sociais e os vários grupos de status, grupos étnicos e nacionalidades que convivem na fronteira.

Nossas pesquisas refutam também as representações sociais e discursos produzidos sobre a fronteira, afastando-nos dos processos de reificação e de reforço de preconceitos a respeito das regiões fronteiriças, tantas vezes estigmatizadas como “terras sem lei”, lugares onde está ausente o Estado e onde prolifera a criminalidade. Somente na cidade de Corumbá-MS temos as seguintes instituições de controle e vigilância estatais: Exército, Marinha, Aeronáutica; Polícia Militar, Civil e Florestal, que contam com o D.O.F. (Departamento de Operações na Fronteira); a Polícia Federal e a Força Nacional; A Receita Federal e a Anvisa. Ou seja, o Estado não apenas está presente, mas considerando o tamanho da cidade, com pouco mais de 100 mil habitantes, podemos considerar sua presença como ostensiva e abundante,



sobretudo a partir de seus órgãos de vigilância e controle. Neste sentido afirmamos que a cidade de fronteira *não* é um lugar mais propício às atividades ilegais do que qualquer outra parte do território nacional, apenas os *esquemas* é que variam. O que de fato observamos ao longo de nossas pesquisas é que as cidades de fronteira apresentam condições específicas para atividades “ilegais” específicas, ou como preferimos chamar os *esquemas da fronteira*.

As fronteiras são de fato lugares propícios aos negócios e é justamente por esta condição é que se costuma confundi-las, como se fossem os lugares por excelência da ilegalidade, sob o efeito de discursos que as caracterizam como “terras sem lei”. No mundo dos negócios, da busca por lucros na compra e venda de mercadorias, pouco importam os limites da lei e do Estado, pois a lei que rege as operações de aquisição de lucro e os *esquemas* é a lei do mercado. Os preconceitos sobre as regiões fronteiriças recaem principalmente sobre os núcleos urbanos como Corumbá, Ponta Porã, no Mato Grosso do Sul, assim como Foz do Iguaçu, no Paraná e Santana do Livramento, no Rio Grande do Sul, para citar alguns exemplos. As histórias de ocupação dessas cidades estão baseadas justamente no comércio, por serem pontos de integração na América do Sul, integrados por malha de transportes que favorecem a circulação de mercadorias e pessoas. Esta visão preconceituosa sobre as regiões fronteiriças está baseada em uma idealização da lei entendida como uma legitimidade que deve estar em vigência, baseada em uma moralidade universal, associada ao “bem” e, por conseguinte, a um Estado também idealizado, que seria o guardião transcendente dessa moralidade. Para escaparmos às idealizações e ficções em relação às fronteiras do legal e do ilegal, devemos entender o direito e a lei como procedimentos de sujeição, que eles desencadeiam e não como uma legitimidade a ser estabelecida (FOUCAULT, 1979: 182). Não existe tal Estado “ideal” e homogêneo, pois os funcionários de seu quadro administrativo são pessoas de “carne e osso” e não abstrações do sistema. É preciso ressaltar que no mundo dos negócios e para os atores sociais envolvidos nos *esquemas* que ultrapassam as barreiras do legal e do ilegal, não existe tal visão idealizada, ou seja, a realidade, muitas vezes, é muito melhor compreendida pelos mesmos, sobretudo a respeito do caráter imanente do funcionamento das regras do jogo.

## **FAZENDO A VIDA NA FRONTEIRA: ESTRATÉGIAS DE TRABALHO E CIRCUITOS COMERCIAIS**

### **1. Os Taxistas**

O trabalho dos taxistas que operam entre Ladário/ Corumbá e Puerto Quijarro/ Puerto Suarez apresenta alguns elementos que nos permitem discutir como a fronteira impõe a possibilidade de capitalização e circulação de bens e pessoas de uma maneira diversa de outros pontos dos Estados nacionais. Além disso, a possibilidade de operar com dois câmbios distintos (além de legislações distintas, sobretudo no que se refere ao emplacamento e cobrança de impostos sobre veículos) fornece oportunidades de ganhos econômicos que são vistas por alguns taxistas e passageiros como legítimas, mas que adquirem, aos olhos dos Estados e de grupos rivais de taxistas, um caráter ilegal.

Corumbá e Ladário, no lado brasileiro podem ser consideradas cidades de pequeno a médio porte, com pouco mais de 100 mil habitantes ao todo. Os transportes públicos formais da cidade são oferecidos por uma empresa de ônibus “Canarinho” que possui o monopólio das linhas da cidade; por moto-taxistas, organizados em “cooperativas”, caracterizados por seus capacetes e coletes amarelos e pelos táxis (automóveis), que possuem um atuante sindicato. Como a cidade não possui grandes dimensões territoriais é muito raro ver os táxis da cidade rodando para buscar passageiros. Em geral, há os pontos de táxis fixos pela cidade e os passageiros ligam, ou para o telefone do ponto de táxi, ou para o celular do taxista. Neste procedimento é muito comum que alguns taxistas tenham clientes fixos, estabelecendo relações de confiança pelo serviço prestado. Além disso, existem moto-táxis “piratas” e os veículos bolivianos que operam como táxis no lado brasileiro cobrando tarifas muito mais baixas para transportar passageiros, especialmente para cruzar a fronteira. Os táxis bolivianos estão divididos em três categorias: táxis do sindicato (com placas vermelhas e placas de identificação de táxi), de cooperativas (apenas com a identificação de táxi) e os veículos particulares (sem placa de táxi). Esses carros não podem carregar passageiros no lado brasileiro se estiverem identificados como táxis bolivianos e o mesmo vale para os táxis brasileiros no lado da Bolívia, isto é, oficialmente os táxis cadastrados

só podem deixar passageiros até o ponto da fronteira. Entre o centro da cidade de Corumbá e a fronteira com Arroyo Concepción, em Puerto Quijarro é preciso percorrer aproximadamente 8 km de rodovia, o que diferencia essas cidades de localidades como Ponta-Porã – Pedro Juan Caballero (na fronteira Brasil-Paraguai), ou Santana do livramento- Rivera (na fronteira Brasil – Uruguai), que formam as chamadas “cidades gêmeas”, compartilhando o mesmo espaço urbano contínuo. Para chegar à Bolívia, partindo de Corumbá é preciso atravessar um pequeno trecho de estrada, chamada Rodovia Ramon Gomez. Para cumprir esta distância relativamente grande para os padrões da cidade, os taxistas locais cobram um preço fixo de R\$ 30,00 (trinta Reais). O ponto de táxis da fronteira do lado brasileiro, portanto, é um dos mais lucrativos da região, em razão do fluxo de pessoas que vão fazer compras no lado boliviano, nos mercados de Puerto Quijarro, dos migrantes e turistas bolivianos que chegam à estação de trem em Puerto Quijarro e pela alta tarifa cobrada para levar passageiros. É justamente por este motivo que há o rodízio oficial de taxistas que trabalham neste ponto. Os carros de placa boliviana, que levam passageiros para o lado boliviano da fronteira, por sua vez, cobram em torno de R\$5,00 (cinco reais) para fazer o mesmo trajeto (já que a gasolina na Bolívia é muito mais barata do que no Brasil). Esta prática, obviamente, gera conflitos entre esses motoristas bolivianos e os taxistas brasileiros que já fizeram manifestações em Corumbá reclamando da concorrência, considerada por eles como desleal.

Mesmo com a fiscalização, entretanto, é muito difícil provar que os carros bolivianos estejam, de fato, fazendo o trabalho de taxista, pois não é possível atestar absolutamente que o passageiro tenha pago pela corrida. O passageiro pode estar pegando carona no veículo com placa boliviana, por exemplo, o que entraria na esfera privada do dono do carro. É preciso destacar também que o trânsito de veículos particulares na fronteira é livre. Entre Puerto Suárez/ Puerto Quijarro, Corumbá e Ladário, os carros com placas brasileira e boliviana podem circular livremente. Este conflito entre taxistas dos dois países passa, em 2010 a ser mediado pelo sindicato de taxistas de Corumbá, por associações bolivianas e por órgãos do governo, a fim de adequar a legislação local à realidade de fato (que tende a se tornar um direito): alguns veículos emplacados na Bolívia, assim como os veículos emplacados no Brasil vão

cruzar a fronteira, independente das proibições, em função da própria dinâmica social e da situação de interdependência dessas cidades. Como controlar, então, o transporte de passageiros? Como evitar a concorrência vista como desleal pelos taxistas brasileiros? Em 2010 é proposto um acordo entre as partes para regulamentar a circulação de táxis na fronteira (e é nesse momento que o direito é acionado pelos indivíduos como um meio de solucionar o conflito). Este acordo foi celebrado após reunião envolvendo a Agetrat, o 6º Batalhão da Polícia Militar, o Sindicato dos Taxistas de Corumbá e sindicalistas bolivianos do mesmo segmento. Notamos esta confluência de interesses, conversando com os taxistas sindicalizados bolivianos. Um membro do sindicato de Puerto Quijarro afirmou “*é de nosso interesse também, os táxis clandestinos prejudicam nosso trabalho, é preciso trabalhar direito, contribuir com o sindicato*”. Neste sentido, a complexidade deste conflito envolve também as relações sociais entre os taxistas dos dois lados da fronteira, que se conhecem pelos nomes e que muitas vezes podem estabelecer pontos de convergência na questão do transporte de passageiros. É muito comum, por exemplo, que os taxistas de um país atravessem a fronteira apenas até o ponto de táxi da fronteira do outro lado, para deixar passageiros (sejam taxistas brasileiros que deixam passageiros no ponto de táxi boliviano, ou vice-versa). Ou seja, em diversas situações há interesses compartilhados, em que taxistas de ambos os lados da fronteira se beneficiam do trabalho em comum.

Esta regulamentação do trabalho dos taxistas na fronteira, embora tenha incorporado demandas dos comerciantes de origem boliviana, atende principalmente aos interesses dos taxistas do lado brasileiro e reforçam os dispositivos de controle do Estado brasileiro. Para o vice-presidente do Sindicato dos taxistas de Corumbá e para a diretora da Agetrat, a intenção não é restringir o acesso dos bolivianos no Brasil, mas sim evitar que alguns motoristas se utilizem desse artifício para prejudicar o trabalho dos taxistas locais, que afirmam ter “*déficit em serviços devido a essa ilegalidade*”. Além desse selo, a Agetrat aprovou a presença de um fiscal do Sindicato dos Taxistas do Brasil na fronteira, como forma de “*coibir o transporte clandestino tanto internacional como nacional*”. De acordo com o vice-presidente do sindicato de taxistas de Corumbá, há algum tempo “*já haviam colocado uma pessoa para vigiar a fronteira*”, anotando as placas dos “suspeitos” de

realizarem transporte irregular. Este fiscal já atuava de maneira informal, mas o acordo o legitima aos olhos da administração pública dos dois países e diante dos taxistas que cruzam a fronteira, criando mais um cargo estatal de controle, ampliando o aparato de vigilância na fronteira, que se soma às polícias (Federal, Militar e Civil), à Força Nacional e Forças Armadas (Marinha, Exército e Aeronáutica) e à Receita Federal. A Agetrat formalizou o trabalho deste fiscal que foi contratado pela prefeitura de Corumbá, como uma medida temporária. Esta formalização do trabalho do fiscal atende a uma exigência do Ministério Público Federal que exigiu uma maior vigilância da prefeitura de Corumbá na fiscalização dos veículos que cruzam a fronteira, sob a ameaça de pagar multa no valor de um milhão de Reais ao dia.

De acordo com as palavras do novo fiscal: *"agora posso ser tratado com respeito pelas autoridades e trabalhar conforme a lei, obedecendo as normas da Agetrat, além de ajudar a classe"*. Em algumas ocasiões, presenciamos a ação deste fiscal, que utiliza um colete da prefeitura, posicionado na fronteira brasileira logo depois do posto da Receita Federal. Este fiscal, amparado pela polícia, exige que carros bolivianos abaixem os vidros, a fim de conferir se os mesmos levam ou não passageiros fora da nova regulamentação. Este fiscal tem o poder de retirar passageiros de táxis bolivianos, assim que cruzam a fronteira com o Brasil, colocando-os em táxis brasileiros, ou mandando-os de volta para o lado boliviano e também de apreender o veículo para o depósito do DETRAN (Departamento Estadual de Trânsito). Resta saber como o fiscal procede para verificar se um veículo é clandestino ou não. O critério principal e determinante é a existência de laços de parentesco entre passageiro e o motorista, que não pode levar “amigos” ou “conhecidos”. Além disso, já existe uma lista prévia de veículos “suspeitos”, ou seja, de motoristas que já foram flagrados transportando passageiros de maneira irregular. A partir desta informação, o fiscal deve averiguar se o passageiro é parente do motorista, perguntando seus nomes e exigindo seus documentos de identidade. Se for considerado em situação irregular o veículo é apreendido no DETRAN e é cobrada uma multa no valor de R\$190,00 (cento e noventa Reais). Este procedimento de apreensão é necessário, de acordo com um funcionário da Agetrat, pois não é possível multar um veículo boliviano no Brasil. Esta prática de fiscalização causou tensões diplomáticas, pois o Cônsul boliviano em

Corumbá chegou a aventar a possibilidade de acionar o Itamaraty para resolver o caso, sob a alegação de cerceamento do direito de ir e vir e de preconceito contra os bolivianos em Corumbá.

Estes novos dispositivos de controle, assim como os postos fronteiriços de vigilância alfandegária e policial demandam, portanto, certos procedimentos disciplinares que acabam sendo incorporados também pelos moradores que cruzam a fronteira diariamente, impondo normas e padrões, gestos, olhares e comportamentos. O próprio comportamento do imigrante ou comerciante “ilegal”, ou do taxista “clandestino” em Corumbá é coagido pela constante sensação de controle e vigilância, ainda que o aparato de coação não esteja fisicamente presente. O poder soberano exercido pelo estado não se impõe somente sobre o território, mas também sobre os corpos e sobre os comportamentos.

É preciso destacar também que, ao longo do dia, os taxistas operam com distintas temporalidades, a fim de obter melhores estratégias de lucro, como se percebe no ponto da fronteira. De acordo com entrevista feita com outro taxista que trabalha na cidade de Corumbá, a cada dois dias haveria um rodízio informal (e proibido) de táxis, que aguardam na fronteira do lado brasileiro para transportar comerciantes, “*sacoleiros*”, “*debaixo do pano*”, que é a categoria usada pelos taxistas. Os táxis ficam na fronteira na parte da manhã, até as 6h30, quando ainda não estão operando os postos de fiscalização da Receita Federal e da Polícia Federal (com o apoio da Guarda Nacional). Segundo este taxista, é este serviço “*que garante o sustento dos taxistas*” na cidade de Corumbá, pois a tarifa cobrada gira em torno de R\$150,00 (cento e cinquenta Reais). A partir dessa informação, podemos considerar os taxistas como um elo essencial da cadeia comercial fronteiriça na região. Ao cobrar uma tarifa pelo transporte (pois envolve o risco de serem descobertos pelos órgãos de vigilância), os taxistas assumem outra função que não apenas a do transporte de passageiros, mas como transportadores de mercadoria “contrabandeada” ou “atravessadores”, cuja cobrança pelo serviço de frete, certamente se incorpora ao produto final na mão do consumidor. A ação de taxistas transportando migrantes ou mercadorias “contrabandeadas” os caracteriza como intermediários do fluxo transnacional de pessoas e mercadorias, transcendendo a escala local de atuação. Esta prática aponta

para questões complexas do entrelaçamento entre práticas legais e ilegais/formais e informais para a economia local.

## **2. Nas Feiras de Corumbá**

Como a cidade de Corumbá está situada a cerca de 450 km de Campo Grande, capital do estado de Mato Grosso do Sul, ao longo do tempo criou-se uma interdependência muito grande em relação às cidades bolivianas vizinhas como Puerto Quijarro e Puerto Suarez. Esta distância, em relação à capital do estado, acaba por encarecer também os preços de vários produtos do comércio formal da cidade, desde supermercados, às lojas, em geral, que tem que pagar fretes caros para receber os produtos, que são repassados aos consumidores e mesmo das contas de luz, que são taxadas pela distância. Tudo isso acaba favorecendo o comércio com a Bolívia, como alternativa de consumo para muitos corumbaenses. Em Puerto Quijarro, por exemplo, em seu distrito de Arroyo Concepción, existe um grande e, cada vez mais intenso, comércio, principalmente de roupas “made in China”, além de free-shoppings como a “Casa China” e “Miami House”, que vendem produtos importados originais (desde eletrônicos às bebidas, por exemplo). Muitos corumbaenses também optam por fazer compras no supermercado de Puerto Suarez, o “Tocale”, que oferece preços mais vantajosos. Além disso, compra-se de tudo na fronteira desde material de construção, a utensílios domésticos, alimentos entre outros, além de serviços como médicos, dentistas que são utilizados de ambos os lados da fronteira.

O trânsito de pessoas e mercadorias na fronteira, portanto, é a cada dia mais intenso, e grande parte da população de Corumbá e de Ladário, cidade vizinha, encravada no município de Corumbá, depende deste comércio fronteiriço para adquirir produtos a preços mais acessíveis. Além disso, desde a década de 1990, o comércio de Arroyo Concepción vem atraindo os “sacoleiros”, de várias partes do Brasil, mas principalmente dos estados de São Paulo, Paraná e Mato Grosso do Sul, o que vem chamando a atenção das autoridades brasileiras, principalmente através da Receita Federal, que reforçam cada vez mais os controles e as operações de repressão ao comércio de roupas chinesas, adquiridas na Bolívia.

As feiras de rua e a Feira Bras-Bol na cidade de Corumbá e o comércio do outro lado da fronteira representam um terreno fértil em que a vida na fronteira se desenvolve, propiciando as condições para as interações sociais e culturais, e em torno dos quais as vidas das pessoas ganham sentido, negociando não apenas mercadorias, mas suas identidades, ou seja, essas feiras não representam apenas a possibilidade de geração de lucros,

mas jogos permanentes entre planos institucionais diversos que ora regulam, ora desregulam essas atividades; trajetórias sociais de pessoas singulares que levam a vida e desenvolvem habilidades e vocações comerciais em movimento (NEIBURG, 2010: 14).

Para entendermos de que forma os vendedores e consumidores circulam por esses espaços e além de consumirem, constroem suas vidas em torno deles, procuraremos compreender quais relações constituem esse espaço fronteiro e que o tornam possível, considerando-os como *“circuitos comerciais, migrações, ilusões e apostas governamentais sobre os limites e as definições que se atravessam e que se questionam, que se levantam e reproduzem.”* (RABOSSA, 2004: 25). Para este autor, a dinâmica social de uma cidade de fronteira não segue as divisões marcadas pelo limite internacional, nem com relação ao trabalho, nem com relação à residência, já que muitos cruzam as fronteiras diariamente, o que configura a fronteira como um lugar privilegiado

para pensar sobre negócios, sobre limites, sobre intercâmbios no limite do regulamentado, sobre as vidas daqueles que ganham sua vida através desses limites (é no aproveitamento dos diferenciais derivados desse pertencimento a espaços econômicos diferentes, que encontramos uma das motivações que mobiliza o comércio). (RABOSSA, 2004: 26).

Como funciona então o comércio de roupas nesta fronteira? Aonde se insere a Feira Bras-Bol neste comércio? O que se vende nestas feiras? Quem vende? Quem compra? Em primeiro lugar, para responder a essas perguntas, podemos dividir o comércio de roupas na fronteira em quatro “pontos” principais, que serão descritos brevemente: O Centro Comercial 12 de Octubre, em Arroyo Concepción, distrito de Puerto Quijarro na Bolívia, a Feira Bras-Bol, as feiras livres de rua de Corumbá e Ladário e o comércio formal do centro da cidade de Corumbá.



Nas inúmeras visitas feitas na feira Bras-Bol entre 2009 e 2012, não apenas para realizar pesquisas de campo, mas para fazer compras, conversei com alguns vendedores que trabalham nas “bancas” da feira. As peças de vestuário, roupas e calçados, são os principais produtos comercializados por essas pessoas e são os produtos mais procurados por consumidores de Corumbá. Neste local é possível adquirir, por exemplo, calças jeans de boa qualidade, com etiquetas de marcas famosas, produzidas na China, por R\$ 18 Reais, por exemplo, ou ainda sapatos e casacos por até R\$ 35 Reais, preços pelo menos 50% menores do que nos mercados “formais” da cidade. Os preços mais baixos que atraem muitos consumidores geram também uma tensão muito grande entre os vendedores formais, a partir da “Associação Comercial e Empresarial de Corumbá” e os trabalhadores da Feira Bras-Bol, que também estão organizados na “Associação dos Pequenos Comerciantes Bras-Bol”, em uma disputa política pelo comércio e pelos consumidores de Corumbá.

Do lado boliviano, no distrito de Arroyo Concepción, no município de Puerto Quijarro, logo após cruzar a fronteira, está situado o “Centro Comercial 12 de Octubre”, (com mais de 200 bancas) conhecido em Corumbá como “shopping chão”, em uma brincadeira local com o “Shopping China”, famosa loja de importados situada em Puerto Quijarro. Em geral, neste local, se encontram os mesmos produtos vendidos na Feira Bras-Bol do lado brasileiro, porém com preços mais baratos (até 20 % mais baratos). Por exemplo, camisas “Lacoste” no lado brasileiro podem custar R\$15,00, e no lado boliviano R\$12,00.

Além das lojas de roupas e calçados do Centro Comercial, há pelo menos, mais de 100 lojas nas ruas de Arroyo Concepción, independentes, sem vinculação com a Associação e que vendem, além de roupas, produtos eletrônicos, brinquedos, instrumentos musicais, bebidas e artigos de perfumaria. Há também inúmeros hotéis, restaurantes, bares e mercados de alimentos no entorno da feira. O ritmo de construção de novas lojas e pequenos centros comerciais é muito intenso e a cada ano mais pessoas se mudam de outras regiões da Bolívia para a fronteira, em busca de trabalho. A principal razão da existência deste efervescente e crescente comércio em Arroyo Concepción não é apenas o consumidor corumbaense, mas a

“descoberta” deste comércio pelos “sacoleiros”, que vêm de ônibus fretados de outros estados (São Paulo e Paraná, principalmente) e do próprio Mato Grosso do Sul (de Campo Grande, principalmente).

Esta procura por roupas a preços muito mais baixos do que no Brasil, também provocou reações nos controles fronteiriços, além do que toda uma política brasileira de segurança para as fronteiras vem se redesenhando nos últimos anos. Destacamos por exemplo, que desde 2010, toda uma cadeia de produtores, comerciantes e “transportistas” foi afetada pela Portaria 440 do Ministério da Fazenda do Brasil, instaurada a partir de 30 de julho de 2010, que modificou as regras para a declaração de mercadorias adquiridas em viagens ao exterior. Esta medida afetou bastante a vida dos comerciantes de Arroyo Concepción, diminuindo consideravelmente o movimento de “sacoleiros” na região, que são obrigados a levar uma quantidade menor de produtos (apenas três peças iguais por pessoa, em uma cota total de US\$ 300,00 - trezentos dólares estadunidenses-, por exemplo) (COSTA, 2011b).

Ao perguntar para as pessoas em Corumbá, porque faziam compras na “feirinha” do lado brasileiro, ao invés de ir à Bolívia, pois os produtos de lá seriam os mesmos e mais baratos, quase todos os entrevistados deram respostas do tipo, *“a feirinha é mais perto, é mais fácil ir até lá... não precisa ir até a fronteira”*. Arroyo Concepción fica a apenas 5 km do centro de Corumbá e existe o ônibus municipal de Corumbá, “Fronteira”, porém a percepção dessa distância para os moradores da cidade os leva a comprar na Feira Bras-Bol, localizada próxima ao centro da cidade. Moradores de bairros distantes teriam que pegar dois ônibus para ir à fronteira, o que de acordo com os mesmos, não compensaria pela distância e pelo tempo gasto no trajeto.

Outro ponto peculiar do comércio de roupas na fronteira são as feiras livres de Corumbá que vendem, em uma escala muito menor, os mesmos produtos da “feira Bras-Bol”, com preços muito parecidos. Nessas feiras itinerantes, em que predominam produtos de horti-fruti, se vende de tudo, desde peças de bicicleta, a brinquedos e roupas. Nessas feiras de rua também predominam os feirantes bolivianos, que vêm das cidades vizinhas do lado boliviano. A maior parte das hortaliças vendidas nessa feira é cultivada, também, no lado da Bolívia. Outra atração para os consumidores, nas feiras de rua são as roupas usadas, oriundas de doações de ONGs estadunidenses, que

também são vendidas nessas feiras a preços atraentes, movimentando ainda mais o comércio informal.

Por fim, temos o comércio “formal” do centro da cidade, em geral dominado por comerciantes sírios, libaneses e palestinos, mas que possui, em sua Associação Comercial membros de famílias tradicionais de Corumbá. No centro da cidade estão lojas de eletrodomésticos, óticas, farmácias, calçados e roupas, entre outros. Nas lojas são vendidas roupas, em sua maioria fabricadas no Brasil e de melhor qualidade a preços muito mais altos do que os vendidos nas feiras citadas. Em geral, essas lojas atraem os consumidores de mais alta renda da cidade e também aqueles que precisam comprar a prazo, pois as feiras populares, do comércio informal, não aceitam cartão de crédito (na enorme maioria das bancas) e, portanto, não podem parcelar as compras. Nessas lojas é comum também que o cliente possa fazer um “carnê” e pagar por mês a compra parcelada, o que é um chamariz para os consumidores de mais baixa renda. Essas são as lojas “caras”, cujas roupas dão grande prestígio a quem as usa na cidade, ao contrário das roupas da “feirinha” ou das roupas adquiridas na Bolívia.

Como os outros pontos de comércio de roupas são comércios populares, existe um certo estigma sobre as roupas aí compradas, que pode ser exemplificado em falas que emanam principalmente das classes média e alta de Corumbá como essa: *“Ih, eu não uso isso não! Isso é roupa da feirinha!”*, ou então, mesmo quando adquirem roupas das feiras populares, escutam-se comentários do tipo: *“viu que legal? Nem parece roupa da feirinha”*. Algumas pessoas entrevistadas também reclamaram da qualidade das roupas chinesas ali vendidas, e do que consideram um “mau gosto” por parte dos bolivianos especialmente o público feminino, sobretudo em relação às calças jeans *“que não vestem bem no corpo da brasileira... e as roupas ‘dos bolivianos’ são muito coloridas...”*.

Grande parte dos vendedores da feira Bras-Bol, distribuídos em 204 “bancas”, é composta por bolivianos que vêm de diversas partes deste país, mas principalmente do altiplano, para Corumbá. Além disso, muitos brasileiros trabalham na feira, como patrões ou como empregados, além de uma minoria de origem palestina, síria ou libanesa. De acordo com o presidente da “Associação dos Pequenos Comerciantes Bras-Bol”, em torno da feira

trabalham cerca de 1.200 pessoas. Destacamos que este é um número muito difícil de medir, pois envolve desde o transporte das roupas a partir da rodoviária de Puerto Quijarro ou da estação ferroviária, até os depósitos da mercadoria, no lado boliviano ou no lado brasileiro, passando pelos carros que levam e trazem mercadorias, até chegar ao pessoal que trabalha diretamente na feira. O entorno da feira Bras-Bol também se tornou um local de comércio, a partir do movimento de fregueses e trabalhadores da feira, com depósitos de bebidas, lojas de material de construção, restaurantes, entre outros.

Para entendermos quem são os trabalhadores da Feira Bras-Bol, procuramos saber, a princípio, qual a origem desses trabalhadores e como chegaram até Corumbá. A partir das entrevistas, feitas na “feirinha” percebemos que muitos trabalhadores no local já possuem uma história anterior de migração interna na Bolívia, principalmente do altiplano para o departamento de Santa Cruz. Foi possível perceber, nas trajetórias de vida de alguns desses trabalhadores que há um processo contínuo de êxodo rural no interior da Bolívia, em que as pessoas procuram melhores oportunidades nas cidades, abandonando suas atividades como trabalhadores rurais, para se dedicarem, principalmente, ao comércio informal.

Existe, portanto, uma rota de busca por trabalho que leva grande parte desses migrantes do altiplano a Santa Cruz de La Sierra e depois ao Brasil, tanto para Corumbá, quanto para São Paulo (destacamos, porém que esta migração para a cidade de São Paulo não será abordada neste artigo). Este é o cenário social predominante dos trabalhadores da feira Bras-Bol: pessoas atraídas para a fronteira com o Brasil, que se apresenta como um local propício aos negócios, em função da ambigüidade de valores de moedas e do alto valor do Real em relação ao Boliviano e pelas possibilidades de lucro com a passagem de mercadorias não taxadas pelos governos (re-atualizando a relação histórica entre povoamento de fronteiras e o “contrabando”). Embora seja possível afirmar que grande parte dos produtos vendidos na feira seja trazida diariamente por comerciantes que fazem o chamado “contrabando formiga” a partir de Puerto Quijarro, nos discursos dos comerciantes da feira Bras-Bol, a origem da mercadoria seria a da via legal: São Paulo ou Campo Grande (via Paraguai) e que as mesmas teriam nota fiscal. Alguns comerciantes, de fato comercializam roupas oriundas de Goiânia e São Paulo

(especialmente de moda feminina), mas também adotam este circuito comercial legal como uma tática para legalizar parte de seus produtos, apresentando notas fiscais de parte de suas mercadorias.

A feira Bras-Bol pode ser considerada, portanto, como um exemplo típico da complexidade da vida fronteiriça e de sua difícil regulação por parte do Estado. As relações complexas que se estabelecem entre indivíduos e grupos sociais na fronteira Corumbá/Ladário, no Brasil – Puerto Quijarro/ Puerto Suarez, na Bolívia, que interagem sob condições econômicas e políticas específicas, produzem uma configuração social peculiar e complexa nesta região de fronteira. A partir de entrevistas realizadas na feira, notamos que muitos pais bolivianos optaram por ter seus filhos no Brasil, na maternidade pública de Corumbá e que essas crianças e adolescentes estudam em escolas no lado brasileiro. Uma parte considerável desses trabalhadores de origem boliviana mora também no lado brasileiro, adotando Corumbá como seu novo lar, possuindo documentos como identidade ou título de eleitor. Mesmo que suas famílias optem por viver no lado boliviano, esses jovens e crianças, que muitas vezes têm dupla nacionalidade, cruzam todo dia a fronteira para estudar e são totalmente bilíngües, revelando processos de interação social e de “hibridização” cultural muito interessantes. Muitos desses jovens ajudam seus pais no trabalho da feira, que acaba se tornando um espaço de interação social e de circulação cultural.

A feira é então muito mais do que um lugar de comércio, e pode ser considerada como uma espécie de síntese do encontro com o “outro” na fronteira, como um local onde a cultura se “reinventa” a todo o momento. Caminhando por suas “bancas” é possível escutar cúmbias, pagodes, funks, música sertaneja, huaynos (músicas andinas), além de noticiários da televisão boliviana, ou programas como “Caldeirão do Huck” ou “Mais Você”, da Rede Globo. As camisas de times de futebol são as mais diversas desde clubes brasileiros, como Flamengo e Corinthians, aos times bolivianos (Bolívar, Oriente Petrolero) e times de futebol europeu. Perguntando a alguns jovens, muitos dizem torcer por um time no Brasil e por outro na Bolívia. Muitas línguas são faladas na feira também, como o castelhano, o português, o aymara e o quéchua, o árabe, fora as “misturas” deportunhol, utilizadas pelos vendedores para se comunicar com os compradores brasileiros, que por sua vez, não

fazem a menor questão de falar o castelhano, o que denota, em grande medida, uma sensação de superioridade e indiferença também por parte dos brasileiros (que mesmo do lado boliviano, não fazem questão de falar o castelhano, ou mesmo o “portuñol”).

A partir da feira Bras-Bol, os bolivianos que vivem e trabalham na cidade de Corumbá também reafirmam sua identidade, a partir de festividades e cultos religiosos realizados no local. Na páscoa, os feirantes celebram ali uma missa, e, em 2012, aproveitaram a data para realizar a posse do novo presidente da Associação, comemorando a data com uma *saltenhada* (a *salteña* é um salgado típico da Bolívia). No dia 26 de agosto de 2012, os feirantes de origem boliviana organizaram a festa anual da *virgen de Urkupiña*, padroeira de Cochabamba e da Integração Nacional da Bolívia, que reúne não apenas devotos bolivianos, mas também brasileiros. Esta santa “boliviana” já encontra adeptos na cidade de Corumbá, como podemos notar nos supermercados da cidade que vendem velas para Nossa Senhora de Aparecida, lado a lado com as velas da *Virgen de Urkupiña*, revelando processos de circulação cultural e de invenção de novas tradições na cidade.

Na feira Bras-Bol há uma “gruta” onde foi montado um altar, em que ficam lado a lado a imagem da Virgem de Urkupiña, ladeada por Nossa Senhora Aparecida, padroeira do Brasil, e pela Virgem de Caacupé, padroeira do Paraguai, ressaltando o caráter fronteiriço da “feirinha”. No ano de 2012, acompanhamos a festa na qual foi celebrada uma missa, na própria feira Bras-Bol pelo padre brasileiro da Pastoral da Mobilidade Humana de Corumbá. Após a missa, os devotos seguiram em um cortejo até a Igreja Dom Bosco, em Corumbá e depois prosseguiram em direção a Puerto Quijarro, onde organizam uma festa em louvor à Virgem de Urkupiña, já em solo boliviano.

A feira Bras-Bol, portanto, não está dissociada da cidade, do bairro, das ruas de Corumbá, muito pelo contrário, é parte indissociável da paisagem cultural e urbana. Além disso, como a feira existe há 18 anos em Corumbá, podemos considerá-la como um verdadeiro “patrimônio” cultural da cidade. A Feira Bras-Bol já se tornou, inclusive, um ponto turístico de Corumbá, atraindo os turistas que visitam a região e o pantanal, curiosos com a “feira dos bolivianos” e interessados em comprar produtos mais baratos. A Feira Bras-Bol é entendida aqui como um “Fato Social Total”, isto é, como um fenômeno que

engloba várias dimensões, sejam elas econômicas, políticas, religiosas, sociais, culturais entre outras e ao estudá-la, entendemos como, de fato, os limites não imobilizam as pessoas, mas são atravessados por elas, e que as culturas estão permanentemente em fluxo. A partir daí, podemos compreender as zonas fronteiriças como locais privilegiados para observarmos que há lugar para a ação de indivíduos e grupos no manejo da cultura, a partir de uma reorganização da cultura e das identidades no espaço. As fronteiras são, portanto, espaços em movimento e os limites, assim, são entendidos como algo através do que se dão os contatos e interações (não marcando culturas isoladas) (BARTH, 2000). A existência de espaços de interação social, como a Feira Bras-Bol, portanto, têm implicações sociais profundas, pois não se trocam apenas mercadorias, mas laços de solidariedade, lealdades e sentimentos, ou seja, são coletividades que se vinculam na fronteira e contribuem para formar a vida social de Corumbá.

Apesar dessa interação intensa em espaços como a “feirinha”, entendemos que a vinculação entre as cidades de ambos os países ocorre em uma área de fronteira assimétrica, pois não apenas o Brasil acaba exercendo uma dominação econômica sobre a Bolívia, mas também, localmente, o município de Corumbá se caracteriza como um pólo de atração para os moradores dos municípios bolivianos vizinhos. Neste diferencial de poder, a presença dos bolivianos no lado brasileiro é vista por alguns segmentos sociais, do lado brasileiro, como um problema social em Corumbá, por diversas razões e existe, tanto no campo do discurso, quanto da prática, uma forte estigmatização em relação aos bolivianos e seus descendentes (que em alguns casos ou são brasileiros, ou possuem a dupla nacionalidade).

## **CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Esses dois estudos de caso indicam que é apenas a partir da compreensão da ação social dos indivíduos, que se torna possível superar o dogma da soberania, que pressupõe a fronteira apenas como um limite estático e monolítico do Estado Nacional ou como um território totalmente subordinado ao poder central. As cidades fronteiriças se constituem como um campo de disputas por trabalho, rotas comerciais e pelo espaço da rua (como fonte de

recursos econômicos e sociais), onde se dão também os processos de integração formal e informal de grupos sociais entre países. Neste sentido, a etnografia, como método de pesquisa antropológica, pode fornecer as ferramentas para entender o trabalho desses indivíduos a partir do ponto de vista dos mesmos, o que permite, por sua vez, uma melhor compreensão das relações indissociáveis entre o que se convencionou chamar de economia “ilegal” e “economia” propriamente dita. É na vida das ruas da cidade de Corumbá e das cidades bolivianas vizinhas que podemos enxergar as relações sociais envolvidas nessas modalidades de trabalho e a capilaridade deste fenômeno na vida dessas cidades de fronteira. Sendo assim, nessas pesquisas realizadas na fronteira Brasil-Bolívia, ressaltamos que as modalidades de trabalho, consideradas ilegais pelo Estado não podem ser subestimadas em sua importância na economia das cidades fronteiriças de Corumbá/ Ladário – Puerto Quijarro/ Puerto Suarez. Para termos a medida real do lugar que ocupam essas economias “informais”, “ilegais” ou “criminais” na economia urbana desta fronteira (e para além dela em seus circuitos de passagem de pessoas e mercadorias), além das formas complexas de sua imbricação na economia dita “formal” e “legal”, devemos estar atentos às formas difusas e mutantes em que essas modalidades de trabalho se apresentam no cotidiano, com grande extensão e multiplicação de atores sociais implicados, que usam o “diferencial fronteiriço” como um recurso (PERALDI, 2007). De acordo com este autor, a economia criminal funciona como um “*sistema de regulação e divisão desigual*”, em que “*todo mundo toca um pouco nos benefícios do comércio*”, o que se reflete na possibilidade de promoção social e econômica para numerosos atores sociais, implicados em uma vasta gama de negócios laterais à sua atividade “criminosa” (PERALDI, 2007: 120). Autores como Vera Telles (2009) entendem que as relações que se constroem entre o lícito, o ilegal e o ilícito constituem um fenômeno transversal na experiência contemporânea. Em suas pesquisas esta autora procura compreender de que forma os “representantes da ordem” atuam nos negócios informais e ilegais através de chantagem e da extorsão, “definindo, em grande medida, os modos como esses mercados se organizam e se distribuem nos espaços urbanos” (TELLES, 2009: 154)



É neste sentido que enfatizamos a necessidade de adotar uma mudança no olhar, para compreendermos as modalidades de trabalho “ilegal” na fronteira, afastando-nos da dicotomia que associa o “Bem” ao trabalho legal/formal e o “Mal” ao trabalho ilegal/informal. Esta divisão absoluta existe, em grande medida, apenas como discurso oficial, distante da realidade empírica observada, na qual atores sociais, em graus variados de participação e aquisição de lucro “ilegal”, estão envolvidos nessas atividades. Somente a partir das pesquisas empíricas e da produção de um novo olhar sociológico diante desses fenômenos é que será possível compreender a complexidade da vida nas fronteiras e os conflitos existentes entre a lógica das populações locais e a lógica do Estado. Além disso, é preciso entender como esses discursos oficiais e de atores sociais interessados acabam por criar reforçar, na cidade de Corumbá, o estigma sobre os bolivianos, que estariam associados às práticas comerciais consideradas como ilegais pelo Estado, revelando conflitos e disputas pelo poder na fronteira.

## REFERÊNCIAS

BARTH, Fredrik. (2000). “*Os Grupos Étnicos e suas Fronteiras*” in: O Guru e o Iniciador e outras variações antropológicas, Contracapa, Rio de Janeiro.

BECKER, Bertha K. (1985). *Fronteira e Urbanização Repensadas*. Revista Brasileira de Geografia. Rio de Janeiro, ano 47, n. 3/ 4, p.315-476.

BOURDIEU, Pierre. (1989) O poder simbólico. Rio de Janeiro, Bertrand Brasil, 1989. Civilização Brasileira.

COSTA, Gustavo V.L. (2010). Contrabando Para Quem? Controle e (in)disciplina na fronteira Brasil - Bolívia, em Corumbá-MS. In: Anais do II Congresso Internacional do NUCLEAS, Rio de Janeiro.

\_\_\_\_\_. (2011). *Os Taxistas na Fronteira Brasil-Bolívia: comércios de fronteira, identidades negociadas*. In: IX Reunião de Antropologia do Mercosul, 2011, Curitiba. IX RAM - GT40 - Fronteiras entre o legal/ilegal: mercados informais, dinâmicas criminais e dispositivos de controle, 2011.

\_\_\_\_\_. (2011b). “*Fechar A Fronteira*”: *Rituais, Estratégias Políticas E Mobilização Social em Arroyo Concepción/ Puerto Quijarro – Bolívia*” in: Fronteiras Em Foco, COSTA, COSTA e OLIVEIRA, 2011 (orgs.) Editora da UFMS, Campo Grande

FOUCAULT, Michel. (1979). *A Microfísica do Poder*. Rio de Janeiro: Graal.

GRIMSON, Alejandro. (2000). *Pensar Fronteras desde las Fronteras*. Nueva Sociedad n.170.Noviembre-Diciembre. Honduras.

HANNERZ, Ulf. (1997). *Fluxo, Fronteiras, Híbridos: Palavras Chave da Antropologia Transnacional*. Mana, n.3, v.1, p.7-39.

HEYMAN, Josiah e SMART, Alan. (1999). States and Illegal Practice: an overview. In: States and Illegal Practices. Berg: Oxford and New York.

MACHADO, Lia Osório. (1998). “Limites, Fronteiras e Redes” in: T.M.Strohaecker, A.Damiani, N.O.Schaffer, N.Bauth, V.S.Dutra (org.). *Fronteiras e Espaço Global*, AGB Porto Alegre, Porto Alegre, 1998, p.41-49

NEIBURG, Federico. (2010). Os Sentidos Sociais da Economia in: *Horizontes das Ciências Sociais no Brasil – Antropologia* (DIAS DUARTE, L.F. (org). ANPOCS/Barcarolla/Discurso Editorial, 2010.

PERALDI, Michel. (2007). *Economies Criminelles et Mondes d’Affaire à Tangier*. Cultures e Conflits, No. 68, p. 111-125.

RABOSSI, Fernando. (2004). *Nas Ruas de Ciudad Del Este. Vidas e Vendas num Mercado de Fronteira*. Tese de Doutorado apresentada ao PPGAS/ Museu Nacional/ UFRJ.

TELLES, Vera da Sila & HIRATA, Daniel Veloso. (2007). Cidade e Práticas Urbanas: nas fronteiras incertas entre o ilegal, o informal e o ilícito. Estudos Avançados 21 (61).

TELLES, Vera da Silva. Ilegalismos urbanos e a cidade. Novos estud. - CEBRAP [online]. n.84, pp. 153-173. ISSN 0101-3300, 2009.

TELLES, Vera da Silva. (2009). Ilegalismos urbanos e a cidade. *Novos estud.* - CEBRAP [online]. 2009, n.84, pp. 153-173. ISSN 0101-3300.

\_\_\_\_\_ (2010). *Nas dobras do legal e do ilegal: Ilegalismos e jogos de poder nas tramas da cidade*. in: DILEMAS: Revista de Estudos de Conflito e Controle Social. Vol. 2 – n o 5-6 - JUL/AGO/SET-OUT/NOV/DEZ 2010 - pp. 97-126

## AS BOCAS FAMILIARES: MUTAÇÕES DA CASA DE FAMÍLIA NO ESPAÇO URBANO CIDADE DE CORUMBÁ-MS<sup>3</sup>

Giovanni França Oliveira (UFMS)<sup>4</sup>

**Resumo:** Este artigo realiza uma pesquisa etnográfica nas periferias da cidade de Corumbá-MS, na fronteira entre Brasil-Bolívia, com o objetivo de analisar, a partir das casas de famílias que funcionam como ponto de venda de drogas (*bocas*), como se dão as metamorfoses desse espaço (casa) no cotidiano da cidade. A partir daí procuraremos refletir sobre algumas formas e modalidades de trabalho “ilegal” gerado (in) diretamente por esses ambientes. A casa, que ora é um ambiente familiar, ora funciona como uma extensão de um comércio familiar (bar, salão de beleza) montado para aumentar os lucros da família e como uma “fachada” para a venda de drogas ilícitas. A hipótese deste trabalho é a de que esse comércio de drogas, com suas especificidades na fronteira, apresentam índices relativamente baixos de violência na região, sem disputas territoriais, justamente em função das relações de vizinhança e parentesco que se constroem a partir do funcionamento das *bocas* nas casas de família.

**Palavras Chave:** Fronteira; Comércio de Drogas; Economia Ilegal

**Resumen:** Este artículo realiza una investigación etnográfica en las periferias de la ciudad de Corumbá-MS, en la frontera entre Brasil-Bolivia, con objetivo de analizar, desde las casas de familias que actúan como punto de venta de drogas “bocas”, como ocurren las metamorfosis de ese espacio (casa) en el cotidiano de la ciudad. A partir de ahí intentamos reflejar sobre algunas formas y modalidades de trabajo “ilegal” generado (in)directamente por esos ambientes. La casa, que ora es un ambiente familiar, ora funciona como una extensión de un comercio familiar (bar, peluquería) hecho para aumentar los lucros de la familia y como un “frente” para venta de drogas ilícitas. La hipótesis de este trabajo es que ese comercio de drogas, con sus especificidades en la frontera, presenta niveles relativamente bajos de violencia en la región, sin disputas territoriales, precisamente en función de las relaciones de vecindad y parentesco que se construyen a partir del funcionamiento de las “bocas” en casas de familia.

**Palabras clave:** Frontera; Tráfico de Drogas; Economía Ilegal

## INTRODUÇÃO

No extremo oeste do estado de Mato Grosso do Sul situa-se Corumbá conhecida regionalmente e nacionalmente como capital do pantanal, situada às margens direitas do rio Paraguai. A cidade localizada na fronteira com a Bolívia foi fundada no final do século XVIII primeiramente como um destacamento militar a fim de barrar o avanço espanhol nessa região (ESSELIN, 2000, p.151). Logo após sua fundação, em pouco tempo se tornou um dos maiores entrepostos comerciais de navegação do império brasileiro no século XIX. As mercadorias que passavam por Corumbá abasteciam, na época, a província de

<sup>3</sup>Versão parcial apresentada no 36º Encontro Anual da Anpocs GT33 - Sobre periferias: novos conflitos no espaço público. “As Bocas Familiares: mutações da casa de família no espaço urbano cidade de Corumbá-MS”.

<sup>4</sup> Professor Substituto da Universidade de Mato Grosso do Sul - Campus do Pantanal.

Mato Grosso, tornando-se o terceiro maior porto fluvial das Américas (OLIVEIRA, 2005). A cidade adquiriu, então, grande importância no cenário nacional e internacional, atraindo muitas pessoas de diferentes nacionalidades que imigraram para Corumbá para montar seus próprios negócios ou para trabalhar no porto. Situada a quatro quilômetros do centro de Corumbá está a cidade de Ladário que possui também grande valor histórico já que é o centro mais antigo do estado de Mato Grosso do Sul.

Ambas as cidades estão situadas na fronteira com a Bolívia, onde o primeiro contato do lado boliviano se dá pelo distrito de Arroyo Concepción, e dois quilômetros mais à frente está a cidade de Puerto Quijarro e adentrando mais um pouco se chega à cidade de Puerto Suárez, capital da província de German Bush departamento de Santa Cruz.

São cinco localidades, que se formam uma semiconurbação, de grande articulação sócio-econômico-cultural. É um território de grande configuração estratégica, por ser o ponto de contato entre o Brasil e a Bolívia. Por ali passa o gasoduto e um acumulado de mercadorias outras (chegam ou partem) utilizando o rio (com seis portos ali cravados) a rodovias e as ferrovias que se encontram, porém não se prendem... (MACHADO, 2009 : 33).

Após um longo período de crise econômica causada pela falência portuária no final da década de quarenta do século XX e a estagnação do recente setor industrial na década de 60, ainda século passado (fomentado pela chegada da ferrovia Noroeste, inicia-se um maior estreitamento das relações de fronteira nessa região). Entretanto, foi só a partir da década de 1980 que ocorreu, de fato, uma aproximação maior entre as duas fronteiras, principalmente do lado brasileiro com Corumbá e Ladário, fato que historicamente não havia ocorrido nessa região. Essa aproximação correu a partir do crescimento do lado boliviano, principalmente na área comercial impulsionado por capitais estrangeiros fazendo com que o departamento de Santa Cruz tivesse um surto de crescimento e com isso refletindo diretamente nessa região de fronteira (MACHADO, 2009:34).

Estudar fronteiras de Estados nacionais impõe grandes desafios aos pesquisadores, devido ao caráter peculiar e mutável dessas regiões<sup>5</sup>. Devido a esse caráter desafiador, a cada dia mais pesquisadores das várias ciências (sociologia, geografia, antropologia, história, direito) se alinham na tentativa de

---

<sup>5</sup> Neste sentido coloco o termo ‘regiões’ como os locais que se situam na faixa de 150 quilômetros de área de fronteira, de largura paralela à linha divisória do território Nacional.

entender as diversas peculiaridades das diferentes fronteiras dos Estados nacionais. Primeiramente, ao se falar em fronteiras de Estados nacionais, pressupõe-se a existência de dois ou mais limites políticos operando nessa região, o que gera uma enorme demanda estatal para uma melhor regulamentação, em forma de acordos para melhor atender às demandas de fluxo de mercadorias dos países e também como forma de barrar o vai e vem dos habitantes da fronteira. Este acesso e o contato de diferentes nacionalidades através da chamada integração informal geram laços sócio-econômico-culturais. Dessa maneira, a simples passagem de uma pessoa de um lado para o outro e comprar um produto e voltar para seu país de origem é um ato corriqueiro em sua vida fronteiriça, mas para o Estado<sup>6</sup>, este ato se torna prejudicial e assim para coibir esse tipo de comportamento são criadas legislações específicas e mecanismos de controle e vigilância para essas localidades, como tentativa de frear essa prática o máximo.

En las fronteras la tensión entre legalidad e ilegalidad es parte constitutiva de La vida cotidiana”. Las transacciones comerciales entre las poblaciones son consideradas muchas veces como «contrabando» por los Estados mientras es La actividad más natural para la gente del lugar (GRIMSON, 2000:3).

A fronteira (MACHADO, 1998, p.42) por ser a entrada do Estado sempre estará sob os olhares atentos do mesmo, já que frequentemente os limites institucionais são “driblados” pela população de fronteira e dessa forma, são criadas legislações específicas pelo Estado para permitir uma melhor vazão de mercadorias que passam pelas aduanas, como forma de dinamizar a atividade comercial entre os países, por um lado, e para implantar medidas repressivas contra o comércio ilegal (MACHADO, 1998:43).

Dessa forma (GRIMSON, 2000) sempre haverá uma dualidade fronteiriça do comércio, pois tanto as atividades tidas como legais, como as ilegais estão sempre presente no cotidiano da população fronteiriça, já que qualquer um pode atravessar a fronteira e comprar produtos e regressar sem pagar impostos, ou mesmo comprar produtos “contrabandeados” como podemos perceber na cidade de Corumbá, no próprio centro da cidade e na feira Brasbol<sup>7</sup>. São grandes as vantagens desse comércio de fronteira onde o

<sup>6</sup> Aqui o Estado é entendido como conjunto de instituições públicas que o representa, más principalmente as instituições de segurança pública.

<sup>7</sup> Camelódromo local que foi fechado no mês de maio de 2013.

valor ambíguo da moeda pode ser considerado como um dos fatores determinantes para o aumento de todas as modalidades de comércio (legal ou ilegal) (COSTA, 2010).

Dessa maneira a fronteira pode ser considerada como um espaço aberto para negociação e para os fluxos de integração informal e, assim, o comércio de drogas se configura como um dos principais elos da integração informal, seja pelo sucesso na integração através dos atores sociais que cruzam a fronteira, seja pela eficaz formação de redes, assim como pelo grande conhecimento do terreno por parte desses comerciantes e pela capacidade de adequação à rapidez das mudanças no controle e no mercado<sup>8</sup>. Sendo assim, (COSTA, 2010) para entendermos as relações sociais em cidades de fronteira como Corumbá e Puerto Quijarro, não podemos utilizar os limites do Estado como único parâmetro de análise, ou seja, para analisar o comércio de drogas na região de fronteira é preciso entender como os atores sociais locais cruzam a fronteira com a mercadoria e estabelecem um comércio efetivo, em que as medidas de repressão geram respostas rápidas e criativas por parte dos comerciantes de droga. A partir dessa dualidade do legal e do ilegal na fronteira e as diferentes legislações de cada país faz com que o comércio de drogas busque novas maneiras de atuar através de parcerias de ambos os lados da fronteira.

Dessa maneira, as cidades fronteiriças são frequentemente estigmatizadas pelo olhar do Estado, como lugar das ilegalidades, contrabando, tráfico de drogas, armas e pessoas. Essa visão distorcida do em relação à cidade de fronteira gera um pensamento negativo em grande parte dos indivíduos que vivem fora dessas regiões fronteiriças. Dessa maneira, para tentar entender o que acontece de fato em uma cidade fronteiriça em relação aos vários tipos de ilegalidades que ocorrem na fronteira, é necessário se afastar dessa visão distorcida produzida pelo Estado e tão difundida pelos meios de comunicação de massa, para propiciar um melhor entendimento da vida de uma cidade fronteiriça. De acordo com (COSTA, OLIVEIRA e CAMPOS, 2012):

---

<sup>8</sup> Conceitos desenvolvidos por Lia Osório Machado em sua palestra de abertura do II Seminário de Estudos Fronteiriços, em agosto de 2010, em Corumbá-MS.

As fronteiras são de fato lugares propícios aos negócios e é justamente por esta condição é que se costuma confundi-las, como se fossem os lugares por excelência da ilegalidade, sob o efeito de discursos que as caracterizam como “terras sem lei”. No mundo dos negócios, da busca por lucros na compra e venda de mercadorias, pouco importam os limites da lei e do Estado, pois a lei que rege as operações de aquisição de lucro e os *esquemas* é a lei do mercado (COSTA; OLIVEIRA e CAMPOS 2012: 3).

Observando todo o potencial dessa região de fronteira para os grandes fluxos internacionais, junto com a fama de Corumbá como uma das principais portas de entradas de drogas da Bolívia e, por causa disso, existe um enorme esforço do próprio governo municipal em substituir o apelido (Cidade Branca) dado à cidade de Corumbá há muito tempo, que hoje soa muito mal devido a própria condição de porta de entrada de cocaína da Bolívia. Esse apelido, que originalmente se refere à presença do calcário, vem sendo substituído para o de Capital do Pantanal em um esforço da própria prefeitura e população local na tentativa de acabar o estigma de que Corumbá só aparece nos meios midiáticos como local de tráfico de drogas e dessa forma melhorar sua imagem nacionalmente.

Segundo (OLIVEIRA e COSTA, 2012) não é qualquer cidade fronteira que poderá atrair fluxos de capitais, já que é necessário para esses núcleos urbanos fronteiros uma estrutura (rodovias, aeroportos, ferrovias) que faça a integração com os grandes centros urbanos, para dessa forma dar vazão as negociações (de produtos) tanto as redes legais criadas pelos acordos entre os Estados-Nações, como também para as redes criadas pelo comércio ilegais de mercadorias ilícitas (contrabando, tráfico de drogas), que dependem da relativa integração que o próprio Estado fornece entre a fronteira e outros centros urbanos. Primeiramente entendendo Corumbá como ponto de conexão da passagem do tráfico de drogas internacional, observamos a integração de Corumbá de fato aos grandes fluxos de mercadorias já a partir do asfaltamento de uma um grande trecho da rodovia 262 Corumbá - Miranda (OLIVEIRA, 2009) aumentando o fluxo de mercadorias, quanto também pela ferrovia e o aeroporto internacional. Também se observa o fluxo constante de barcos pelo rio Paraguai em uma hidrovia com função histórica dentro do processo de desenvolvimento da cidade de Corumbá quanto também de Ladário.

## DIFERENCIAL FRONTEIRIÇO

Entendendo a importância geopolítica e econômica da cidade de Corumbá para a existência de uma fronteira dinâmica entre Brasil-Bolívia é possível perceber que tanto o comércio de drogas local como o contrabando formiga que opera entre Corumbá/ Ladário e Puerto Quijarro/ Puerto Suarez apresentam alguns elementos que nos permitem discutir como a fronteira pode favorecer uma capitalização rápida a partir destes comércios, que gera uma rede ampla de atores sociais transnacionais que trabalham com esses tipos de atividades. Para realizar esta tarefa, partimos do pressuposto de que na chamada economia “ilegal”, prevalece, em grande medida, a mesma lógica da chamada economia “legal”, sobretudo a partir do ponto de vista dos atores sociais envolvidos e das operações e dispositivos de acumulação de dinheiro e de obtenção de lucro e reinvestimento que são postos em ação na fronteira.

Partirei da análise de dinâmicas de diferentes fronteiras, suas formas de integração cotidiana dos atores sociais envolvidos nas mais diferentes atividades lícitas ou ilícitas e como essas atividades constituem as interações entre as populações de fronteira. De acordo com (OLIVEIRA e COSTA 2012) em relação ao diferencial que morar em uma região de fronteira proporciona aos seus moradores:

Ao trafegar por dois ou mais regimes jurídicos e econômicos, algumas mercadorias adquirem o status de ilegalidade perante legislações nacionais, escapando também ao recolhimento de tributos, o que propicia grandes lucros para os comerciantes e baixos preços para os consumidores. Esta operação de compra e venda característica das fronteiras não apenas fornece o mecanismo de capitalização de comerciantes, como dinamiza a vida econômica dessas cidades fronteiriças, gerando parte significativa dos empregos (em sua maioria, informais), movimentando o consumo, atraindo mão-de-obra fixa e transitória para essas localidades. Além disso, podemos pensar em que medida a peculiaridade da situação das fronteiras nacionais condiciona certas práticas de aquisição de lucro e configura um modo específico de fazer negócios, sejam eles legais ou ilegais. A fronteira é entendida, assim, como um lugar onde há a possibilidade de ascensão social para determinados indivíduos e onde existe certa liberdade de ação em relação às leis nacionais, em função da existência de dois ou mais regimes jurídicos, econômicos, políticos e sociais em um local de oportunidades para negócios em função da ambiguidade de valores de moedas e por ser um ponto na rota de mercadorias entre países. A existência de dois câmbios de moedas é um dos fatores que torna tão atrativo o comércio de drogas na região, pois ao passar para o lado brasileiro os comerciantes de drogas conseguem grandes margens de lucro sobre o produto (OLIVEIRA e COSTA, 2012: 142).



Partindo da ideia de diferencial fronteiriço citada, pontuo a análise de (DORFMAN, 2008) onde discute o contrabando em Santana do Livramento/Brasil-Rivera/Uruguai, segundo a autora, o ato de ir e vir de um lado para o outro da fronteira para compra e venda de produtos, não é considerada contrabando, esse termo é até alheio ao local. A autora pontua ainda que há uma preferência de alguns produtos a serem comprados em ambos os lados da fronteira, influenciados diretamente pelo câmbio. Neste sentido não há julgamento moral por partes dos moradores locais, o que autora dá o nome de *contrabando cotidiano* no qual “os moradores da(s) cidade(s) levam tanto pesos como reais na carteira, para não se sujeitarem a câmbios desfavoráveis eventualmente praticados nos estabelecimentos comerciais” (DORFMAN, 2008). Uma segunda modalidade definida pela autora é o de *contrabando de ocasião* que é justamente quando a pessoa compra algo para revender e assim auferir lucros, onde há um aumento na quantidade de produtos que são transportados de um lado para o outro da fronteira, criando assim uma rede de trabalhadores, que aumentam seus ganhos mensais com a prática dessa atividade. Bitencur, (2008) demonstra nessa mesma fronteira, que além do benefício econômico, estão presentes também as interações sociais de corridas de matrimônios binacionais, além do constante aprendizado do português e do espanhol entre os habitantes dos dois lados da fronteira:

En ambas ciudades se constata, un importante número de parejas que concretan los matrimonios binacionales, la mayoría se oficializan en Rivera, también en este aspecto se plantea un juego entre lo legal y lo ilegal (BITENCUR, 2008: 28).

Na localidade de Assis Brasil (Brasil), Iñapari (Peru) e San Pedro de Bolpebra (Bolívia), situadas na tríplice fronteira da Amazônia Ocidental, Valcuende (2009) traça uma importante contribuição para a noção de diferencial fronteiriço, o referido autor mostra toda a interdependência entre essas três localidades, onde cada lado de fronteira oferece algo de relevante (preços e variedades de diversos produtos), como também na área da integração dos transportes públicos, laços matrimoniais e amizade, tudo isso contribui para as articulações informais transfronteiriças daquela localidade.

Na fronteira de Tabatinga/Brasil-Letícia/Colômbia (NOGUEIRA, 2007) demonstra também de que forma os “recursos” ocasionados pela integração

transfronteiriça influencia diretamente na vida daquela localidade, tanto nos laços sociais (relação de parentesco e amizade) como também na dependência econômica entre os ambos os lados da fronteira.

Se a fronteira é um recurso econômico também é um recurso social, a partir do qual se formam redes de solidariedade e parentesco, que atravessam os limites nacionais [...] A articulação econômica dessas populações da fronteira e o alijamento do poder central estão na base de uma intensa relação social, que não só se sobrepõe à fronteira, mas se instrumentaliza (VALCUENDE, 2009:15).

O que gostaria de frisar são os recursos que a fronteira proporciona para seus habitantes, recursos esses econômicos e sociais, que são gerados a partir dos contatos transnacionais efetivados pelo convívio cotidiano dos moradores da fronteira. São nesses contatos é que poderão se formar as redes ilegais do tráfico de drogas, de armas, de seres humanos.

O recurso econômico e social é amplamente usado pelos habitantes da fronteira (in) conscientemente, até mesmo para quem mora fora da fronteira e que usufrui em algum ponto desse recurso, como observamos nas levadas de sacoleiros que partem de vários lugares do Brasil para determinadas regiões de fronteira em busca de preços mais baratos para revender esses produtos em suas localidades de origem.

### **AS BOCAS FAMILIARES: MUTAÇÕES DA CASA DE FAMÍLIA NO ESPAÇO URBANO CIDADE DE CORUMBÁ-MS**

A verdade, entretanto, é que a cidade está enraizada nos hábitos e costumes das pessoas que a habitam. A consequência é que a cidade uma organização moral bem como uma organização física, e estas duas integram mutuamente de modos característicos para se moldarem e modificarem uma a outra (PARK, 1976: 32).

Nos últimos anos, na cidade de Corumbá, foi possível perceber um processo de mudanças no espaço da casa e de vizinhança, devido às grandes mutações do trabalho na região, principalmente a partir da falta de oportunidades e de geração dos chamados empregos “formais”. O espaço da casa adquire, a cada dia, as características de um “camaleão” frente às dificuldades cotidianas geradas pela falta de emprego (e emprego bem remunerado) nessa região. Dessa maneira, os moradores da cidade se vêem obrigados a lançar mão do que podem para aumentar sua renda familiar, transformando suas próprias casas em um pequeno negócio. Usam-se, dessa

forma, as possibilidades que a condição de morar na fronteira oferece, ou seja, o chamado “diferencial fronteiriço”. Em Corumbá, é possível comprar os mais diversos produtos, dependendo do comércio que a pessoa se propõe a fazer na sua casa: desde bebidas alcoólicas, refrigerantes, materiais para serem usados em salão de beleza importados (secadores de cabelo, chapinhas) produtos de beleza (cremes, xampus), ou mantimentos como arroz, trigo, açúcar, óleo, e até mesmo carne de gado que sai muito barata em um açougue na Bolívia do que em um açougue no Brasil. Um bom exemplo de utilização das vantagens econômicas de viver na fronteira são as feiras de rua, ou as “feirinhas bolivianas” que acontecem em todos os dias da semana e em vários pontos de Corumbá e Ladário. Essas feiras abastecem, com seus produtos, grande parte das moradias dessas respectivas cidades. Ou seja, qualquer pessoa que more na fronteira poderá (in) diretamente fazer uso desse diferencial em seu cotidiano, dependendo de sua “perspicácia” em querer montar ou não um negócio. A fronteira representa, portanto, um recurso econômico e social.

Neste sentido, se aproveitando do diferencial fronteiriço (ambiguidade de moeda e de legislações) que a fronteira proporciona, muitas famílias montam seus negócios em perfeita simbiose com o ambiente familiar e de vizinhança. Montam-se salões de beleza, carrinhos de lanche, pequenas quitandas ou lojas de roupas e produtos de beleza, além de pequenos bares que, na maioria das vezes, “crescem” se tornando pequenas lojas de conveniência. Este empreendedorismo local é realizado tanto por brasileiros quanto por bolivianos.

É neste sentido que percebemos como a fronteira se caracteriza como um lugar propício aos negócios, pois estas operações de compra e venda características das fronteiras não apenas fornecem o mecanismo de capitalização de comerciantes, como dinamizam a vida econômica dessas cidades fronteiriças, gerando parte significativa dos empregos (em sua maioria, informais), movimentando o consumo, atraindo mão-de-obra fixa e transitória para essas localidades. A fronteira é entendida, assim, como um lugar onde há possibilidade de ascensão social para determinados indivíduos e onde existe certa liberdade de ação em relação às leis nacionais, em função da existência de dois ou mais regimes jurídicos, econômicos, políticos e sociais locais de

oportunidades para negócios em função da ambiguidade de valores de moedas e por ser um ponto na rota de mercadorias entre países.

A existência de dois câmbios de moedas é também um dos fatores que torna tão atrativo o comércio de drogas na região, pois ao passar para o lado brasileiro os comerciantes de drogas conseguem grandes margens de lucro sobre o produto.

A partir da metamorfose da casa, ora ambiente familiar, ora extensão de um negócio, percebe-se toda uma dinâmica de sobrevivência cotidiana familiar que condiciona a criação de grandes redes de sociabilidades (negócios, amizades, lazer) nos bairros onde “tudo mundo” conhece “todo mundo”. Esta proximidade face a face é uma característica fundamental para os negócios pontuais feitos na vizinhança, sobretudo em relação ao crédito e confiança. Se uma pessoa deve a uma ou mais pessoas que fazem parte dessas redes, certamente seu crédito logo será negado em outros locais, até que a dívida seja sanada; ou se a pessoa for um “bom” pagador, certamente não terá dificuldades, se precisar eventualmente comprar “fiado” nessas redes de relações. É de suma importância ressaltar que, neste espaço difuso entre a casa e a rua, nessa dinâmica da casa como uma extensão de um provável negócio, é que se baseia o trabalho do pequeno traficante de drogas dessa região de fronteira. Ou seja, a casa se torna um ambiente metamorfoseado em várias situações diárias, ora um ambiente familiar, ora uma extensão de um negócio (salão de beleza, bar) que pode funcionar como fachada para a venda de drogas na região e que escamoteia as rendas auferidas na venda da mercadoria ilícita, servindo como uma “camuflagem” para uma eventual repressão policial. Primeiramente, para uma pessoa mais desatenta, a *boca*<sup>9</sup> é invisível, o que se vê é uma casa de família, com crianças brincando no quintal, a mãe lavando roupa e estendendo no varal, ou seja, tudo que denota uma rotina normal de uma casa de família.

No caso do contrabando e do narcotráfico, por sua vez, necessitam criar um meio em perfeita simbiose social e política, com seu entorno de demarcação invisível, todavia sob seu controle de forma visível, o que em outros termos, também significa criar o seu “próprio meio”. Ainda que criem seu “próprio meio”, elas [indústrias, contrabando, narcotráfico] interferem no “meio comum”, na medida em que utilizam e desgastam os equipamentos citadinos e consomem parte muito

---

<sup>9</sup> Ponto de venda de drogas.

significativa de energias e recursos do orçamento da administração local (OLIVEIRA, 2010: 5).

Através de pesquisas etnográficas, primeiramente, identifiquei a modalidade de ponto de comercialização de drogas ilícitas que chamo de *boca familiar* (comércio de drogas no varejo) e a *banca* (comércio de drogas no atacado). Esta é uma peculiaridade dessa região de fronteira, muito importante na dinâmica de vendas drogas e que acaba se tornando ponto de referências para outros “jeitos” de se comercializar a mercadoria ilícita. Dessa forma, o pequeno traficante se aproveita dessa rede de sociabilidade, construída a partir de um negócio lícito qualquer, montado em sua casa, para vender a mercadoria ilícita. Essas redes de sociabilidades que circundam seu negócio lícito, são de suma importância para o pequeno comerciante de drogas (*boqueiro*), devido ao grande numero amizades que são feitas por todo o bairro, criando uma condição propícia para a venda de drogas e que garantirá sua “invisibilidade”. É preciso destacar que informações das mais diversas circulam nessas redes: desde uma conversa de boteco até o salão de beleza, que colocam em evidência todos os benefícios (alguma ação social realizada pelos governantes na localidade) e os malefícios (o próprio descaso dos governantes em relação aos serviços públicos básicos fornecidos na localidade, principalmente com relação à segurança).

O pequeno traficante também se aproveita do diferencial fronteiriço como recurso, já que para obter o produto mais barato para a revenda tanto no atacado quanto no varejo. Na região da fronteira Corumbá-Puerto Quijarro, muitos traficantes varejistas tem os contatos diretos do lado boliviano sem precisar de um intermediário atacadista brasileiro para obter o produto. Às vezes, a relação é tão próxima entre o varejista e o atacadista, que o próprio atacadista boliviano leva a droga na *boca* sem precisar de um “passador” já que nessa região é muito “fácil” obter determinados tipos de drogas, como a pasta base de cocaína e a cocaína, já que a Bolívia é um grande produtor desse gênero de droga. Observa-se também o recurso social, já que o atacadista boliviano leva a droga na boca do lado brasileiro, mesmo correndo o risco de ser preso, nota-se uma relação de amizade que foge apenas das relações de transações financeiras.

Outro ponto importante neste trabalho são as relações das bocas de fumo de Corumbá e Ladário, e como elas trabalham na venda da droga de uma maneira peculiar e distinta dos grandes centros brasileiros. Grillo (2008) mostra que as bocas de fumo nas favelas do Rio de Janeiro apostam na visibilidade, na conquista de territórios para a venda da droga. Por isso, a demanda de armas, já que há uma tensão de vários lados, polícia, traficantes rivais, milícias que tentam constantemente tomar o controle do território e da boca e com isso o controle do tráfico de drogas da região.

Hirata (2010) demonstra o papel da chamada *biqueira*<sup>10</sup> em um determinado bairro da periferia da cidade de São Paulo. Segundo o autor, a *biqueira* era uma das grandes responsáveis pelas altas taxas de violência no bairro em questão, há insegurança e o medo da morte (por acerto de contas e por vendetas ‘intermináveis’) pairava na periferia e em torno da(s) *biqueira(s)*. A partir do momento em que o Primeiro Comando da Capital (PCC) começa a dominar o tráfico de drogas na região, inicia-se também a diminuição da violência nesses locais, e também nota-se uma mudança de percepção da população local em relação à *biqueira*. Outrora a *biqueira* vista como um dos principais males do bairro, agora devido há ação de “pacificação” promovida pelo PCC, passou a ser observada como instância de soluções de problemas locais mais corriqueiros, como briga de marido e mulher, até mesmo brigas do futebol, soluções essas promovidas pelo chamado *debate*, realizadas pelo patrão ou pelo gerente da *biqueira*. Se a questão envolve morte, o *debate* assume outro caráter, que envolverão outras instâncias do PCC, ou seja, a violência outrora tão visível nas ruas do bairro anteriormente, agora foi realocada e promovida com hora marcada através do *debate*, onde será decidida toda e qualquer forma de violência contra o culpado, inclusive a morte dependendo do caso em questão no *debate* (HIRATA, 2010).

Manter a paz no local é, portanto, uma das preocupações dos *boqueiros*<sup>11</sup>, pois caso aconteçam furtos ou violência no bairro começarão a surgir os comentários em relação à *boca*, ao aumento de furtos, à sensação de insegurança causada pelos *pipeiros*<sup>12</sup>.

---

<sup>10</sup> Como são chamados os pontos de venda de drogas ilícitas em São Paulo (capital).

<sup>11</sup> Donos de pontos de venda.

<sup>12</sup> Usuários de pasta base, também são chamados de Zumbis.

Atentando para a formação histórica da vizinhança começa-se aperceber um dos principais pontos de estruturação do comércio de drogas ilícitas tanto na cidade de Corumbá quanto na cidade de Ladário<sup>13</sup>. Se pararmos e refletirmos sobre as muitas histórias de vida de crianças, jovens e adultos que seguem seus caminhos diferentes na vida, mas que continuam mantendo os laços de amizade de quando eram crianças, não há nada de anormal nisso, até é corriqueiro na vida do ser humano. Mas, essas relações tomam outra roupagem quando se tornam uma das bases para a imbricação entre o tráfico de drogas e o aparato repressivo estatal desta região de fronteira.

O tamanho da cidade de Corumbá tem um papel fundamental nessas relações, por ser uma cidade relativamente pequena, o que faz com que o número de amizades feitas e de “conhecidos” na cidade e o próprio encontro com essas pessoas seja rotineiro. Além disso, “todos” se conhecem pelos nomes ou pelos cargos que ocupam na cidade, em que há pouca margem para o anonimato. Devido a isso o fluxo de pessoas de um bairro para o outro é constante, criando laços com pessoas das mais diferentes em várias partes da cidade. Segundo (OLIVEIRA NETO, 2010) a rua exerce um papel fundamental na cotidianidade dos indivíduos, por apresentar as mais diferentes possibilidades (espiritual e material) produzidas pela humanidade, observando também o caráter mecânico do cotidiano para o indivíduo. Seguindo o raciocínio do mesmo autor, notamos que devido à rotina de Corumbá, o seu cotidiano onde se forjam essas relações pessoais estreitas se torna um caso de extrema relevância na estruturação das redes ilegais do tráfico de drogas no varejo como também no atacado.

Atentando para os questionamentos anteriores, no cotidiano histórico da vizinhança é que são formadas as relações de amizade entre as pessoas, isso explica em partes o porquê da ocorrência das *bocas famosas*, devido ao caráter de empresa familiar que a boca assume no dia-a-dia em vários pontos da cidade, (o que se reflete até em uma estigmatização histórica quanto a

---

<sup>13</sup>Ao que parece o comércio de drogas ilícitas em Ladário assemelha-se com Corumbá. Pude conhecer em minhas pesquisas de campo em Corumbá algumas pessoas que tem pontos de venda em Ladário ou que vaziam correria para alguma boca dessa referida cidade, onde me relataram em conversas informais que a dinâmica é a mesma, ou seja, estruturada em bocas familiares e que também o PCC está nas ruas daquela cidade mas em menor expressão se compararmos com a cidade de Corumbá segundo as entrevistas, é claro que se necessita de pesquisas de campo mais aprofundadas nessa cidade.

alguns bairros de Corumbá). Atentando ao fato de que apenas Corumbá, uma cidade estratégica aos olhos estatais, ter mais de 200 bocas<sup>14</sup>, sem que aja uma guerra por disputas de território na comercialização de drogas na cidade de Corumbá? Qual seria o real papel de uma boca em relação com crescimento ou não da violência em seu entorno?

De acordo com Misse:

Uma parte importante da explicação dessa associação do varejo do tráfico com a violência deve-se ao surgimento de quadrilhas que controlam territórios em áreas urbanas de baixa renda, o que leva a intermitentes conflitos com outras quadrilhas pelo controle desses territórios e de seus pontos de venda (MISSE, 2010:20).

Também de acordo com Grillo quando diz:

A comparação das dinâmicas territorial e organizacional dessas redes fornece elementos importantes para a compreensão dos aspectos que contribuem ou não para a demanda pelas armas e toda a cultura de violência que se constrói em torno delas [...] (GRILLO, 2008:131).

De acordo com as pesquisas etnográficas iniciadas em 2010, esse mercado de drogas foi se formando, em sua gênese no final da década de 1970, a partir de núcleos familiares (do lado brasileiro da fronteira) independentes, em sua forma de atuação de venda por atacado quanto no varejo, de qualquer tipo de relação com uma organização criminosa, se mantendo assim em sua grande parcela nos dias atuais<sup>15</sup>.

Devido a essa organização de caráter familiar, baseada em redes de vizinhança, percebe-se, na cidade de Corumbá há pouca disputa por territórios, assim como por *bocas* ou pontos de venda de drogas, além do que, as *bocas* estão situadas, em sua grande maioria, em casas de família. Devido a este fato, há um cuidado por parte dos traficantes em não chamar a atenção da polícia, o que seria ruim para os negócios de todos os envolvidos, além é claro de expor familiares desses indivíduos a todo tipo de risco. Os comerciantes de droga de Corumbá e Ladário preferem resolver essas disputas “pacificamente”, ou seja, a violência está implícita nos acordos feitos entre esses comerciantes para que se mantenha uma relativa “paz” entre os mesmos. Percebe-se, entretanto, que os casos de violência relacionados às *bocas*, em Corumbá,

---

<sup>14</sup> Dados cedidos pela Polícia Civil de Corumbá.

<sup>15</sup> Nota-se a partir de 2001, o início da ação mais efetiva do PCC (Primeiro Comando da Capital) nessa região de fronteira. A partir de entrevistas realizadas com ex-detentos, que afirmam categoricamente, em relação à fundação de uma espécie de “filial” do PCC nessa região de fronteira a partir da mega rebelião dos presídios em 2001, vinculada a essa facção criminosa.



ocorrem mais por outros motivos, como o não pagamento de dívidas, por exemplo, do que por disputas pelos pontos de venda.

Dessa maneira muitos *boqueiros*, que tem suas *bocas* próximas, até mesmo uma ao lado da outra tendem a fazer parcerias<sup>16</sup> para venda da droga e dessa forma diminuir os riscos de uma eventual batida policial, já que traçam varias estratégias para a venda e assim maximizar os lucros.

É preciso destacar também algumas peculiaridades da economia criminal, que segundo Nordstrom (2007) tem a “confiança no coração de suas atividades”. De acordo com esta autora, é justamente o fato de não haver a mediação de leis e de regulações do direito formal nas atividades criminosas, que abrem espaços para relações extremamente personalizadas, que vão engendrar a coesão social dos atores sociais envolvidos. Sendo assim, categorias nativas de comerciantes de drogas como “confiança”, em Nordstrom (2007) e “respeito”, em Bourgois (2010) indicam que há toda uma rede de confiança que se estabelece entre os produtores, comerciantes e usuários de drogas, que de acordo com Nordstrom (Idem) caracterizariam a existência de um “código de ética” mediado diretamente nas relações face a face e que demandam a satisfação dos clientes, o pagamento das dívidas e o recebimento dos produtos, sob ameaça sempre latente do uso da violência para solucionar os conflitos.

Como dito anteriormente, a artimanha do traficante para a venda da droga está justamente na simbiose do legal e do ilegal e isso afeta diretamente toda a territorialização dos pontos de venda na cidade de Corumbá, as relações primárias de vizinhança (PARK, 1976), tomam forma e afetam toda a conjuntura do trafico no varejo local, devido ao fato da cidade ser de pequeno para médio porte, as relações de vizinhança parentesco e proximidade viabilizam a proteção da venda de drogas e do traficante.

Entender as modalidades de trabalho “ilegal” implica, portanto, em um afastamento de pré-julgamentos que inserem este fenômeno apenas nas esferas judicial e criminal. Esses, os atores sociais envolvidos na economia “ilegal” não veem a si mesmos como criminosos, mas sim trabalhadores, “que

---

<sup>16</sup>Uma estratégia interessante é justamente uma casa vender a droga e a outra guardar a droga, dessa forma se a polícia invadir o ponto de venda, dificilmente encontrara a droga escondida, em vista que esta guardada em outra casa.

fazem seu ganho” e como empreendedores, inclusive fazendo reinvestimentos a partir da capitalização “ilícita” na economia urbana da cidade de Corumbá. De acordo com Peraldi:

Atividades que visam à produção, circulação, a comercialização de produtos proibidos de um ponto vista moral ou legal, de atividades, nas quais a organização e a efetivação incorporam uma parte de violência física realmente exercida ou potencialmente presente na própria organização do ciclo produtivo, e enfim, de atividades realizadas por indivíduos, grupos marginais ou desviantes nas condições de total ou relativa clandestinidade (PERALDI, 2007:111).

De acordo com Telles *“É isso propriamente que caracteriza o bazar metropolitano: a intersecção entre os mercados irregulares e os mercados ilegais, esse embaralhamento do legal e do ilegal, e o permanente deslocamento de suas fronteiras”* (TELLES 2009: 157). A atuação subterrânea desses indivíduos, mesmo que de conhecimento tácito por parte de conhecidos, parentes, ou da população em geral, também não impede o crédito “na praça”, sua aceitação em lojas, em eventos sociais e estabelecimentos comerciais, muito pelo contrário. Ou seja, não é apenas o capital propriamente dito que se constrói a partir de trabalhos “ilegais”, mas também o prestígio social e a garantia de circulação social em Corumbá e nas cidades vizinhas “é justamente nas fronteiras porosas entre o legal e o ilegal que transitam de forma descontínua e intermitente, as figuras modernas do trabalhador urbano, lançando mão das oportunidades legais e ilegais que coexistem e se expõem nos mercados de trabalho” (TELLES e HIRATA, 2007:174).

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Um ponto importante na estruturação do tráfico de drogas no varejo local, está nas relações de vizinhança, parentesco e proximidade tão presentes na cidade de Corumbá. A lógica do empreendedor, as “pequenas empresas grandes negócios<sup>17</sup>”, são feições locais e que estão inseridas na própria gestão local do crime<sup>18</sup>. Os *boqueiros* que montam seus negócios para escamotear a

---

<sup>17</sup> “Pequenas empresas grandes negócios” foi uma frase dita por vários interlocutores em alusão ao SEBRAE, uma sátira.

<sup>18</sup> Nesta gestão estão inseridas as forças de segurança pública, a própria população (vizinhanças), o *boqueiro* e a partir de 2006 o Primeiro Comando da Capital. Ver OLIVEIRA (2013).

venda da mercadoria ilícita ou mesmo aqueles que não conseguem montar seu pequeno negócio lícito se tornam quase como “guardas da vizinhança local” impedindo ao máximo possível que ocorram roubos perto de sua “quebrada” e desta forma, diminuem a possibilidade de denúncia da *boca* pela vizinhança para a polícia.

É na vida das ruas da cidade de Corumbá que podemos enxergar as relações sociais envolvidas nessas modalidades de trabalho e a capilaridade deste fenômeno na vida da cidade. Para termos a medida real do lugar que ocupam essas economias “criminais” na economia urbana desta fronteira, além das formas complexas de sua imbricação na economia dita “formal” e “legal”, devemos estar atentos às formas difusas e mutantes em que essas modalidades de trabalho se apresentam no cotidiano, com grande extensão e multiplicação de atores sociais implicados que usam o “diferencial fronteiriço” como um recurso. O que as pesquisas, em curso, apontam até o momento, é que se trata de um comércio de drogas específico nas *bocas* da cidade de Corumbá, com características distintas dos grandes centros do Brasil, que obedecem a critérios de vizinhança e parentesco, preferindo a invisibilidade de seus pontos de venda. Além disso, percebe-se que prevalece a negociação, envolvida nessas relações face a face, ao invés do uso da violência, sobretudo, no que diz respeito aos possíveis assassinatos por dívida ou disputas armadas por pontos de venda de drogas, que de fato são raros em Corumbá.

## REFERÊNCIAS

BENTANCOR ROSÉS, Gladys T. Las fronteras en un contexto de cambios: la vida cotidiana en ciudades gemelas-rivera (Uruguay) y santana do livramento (Brasil). Ateliê Geográfico Goiânia-GO v. 2, n. 3 maio/2008 p.18-42.

COSTA, Gustavo V.L. Contrabando Para Quem? *Controle e (in)disciplina na fronteira Brasil - Bolívia, em Corumbá-MS*. No prelo. Artigo aprovado para o II Congresso do NUCLEAS, 22- 26 setembro de 2010.

ESSELIN, Paulo Marcos. *A Gênese de Corumbá. Confluências das Frentes Espanhol e Portuguesa em Mato Grosso, 1536-1778*. Campo Grande: Editora UFMS, 2000.

GRILLO, Caroline Christoph. O “Morro” e a “Pista”: um estudo comparado de dinâmicas do comércio ilegal de drogas. Revista Dilemas N. 1, Vol. 1 (JUL/AGO/SET 2008) P.127-148.

GRIMSON, Alejandro. Pensar Fronteras desde las Fronteras. Nueva Sociedad n.170. Noviembre-Diciembre. Honduras, 2000.

HIRATA, Daniel Veloso. Sobreviver na adversidade: Entre o mercado e a vida. Tese de Doutorado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Sociologia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, 2010.

MALINOWSKI, Bronislaw. Argonautas do Pacífico Ocidental. Um relato do empreendimento e da aventura dos nativos nos arquipélagos da Nova Guiné Melanésia. São Paulo: Editora Abril, 1976.

MACHADO, Lia Osório. Limites, Fronteiras e Redes in: T.M.Strohaecker, A.Damiani, N.O.Schaffer, N.Bauth, V.S.Dutra (org.). *Fronteiras e Espaço Global*, AGB-Porto Alegre, Porto Alegre, 1998, p.41-49.

\_\_\_\_\_. Região Fronteiras e Redes Ilegais – Estratégias territoriais na Amazônia Sul-Americana. LIMES – Revista Italiana di Geopolítica. Quaderni Speciali, Suplemento al n.3/2007, p.173-183.

\_\_\_\_\_. Movimento de dinheiro e tráfico de drogas na Amazônia. Em M. M. Ribeiro e S. Seibel (coord.). Drogas. Hegemonia do Cinismo. S. Paulo: Memorial, p. 217-242, 1995.

\_\_\_\_\_. O comércio ilícito de drogas e a geografia da integração financeira: uma simbiose? Em I. Castro e outros (org.). Brasil. Questões Atuais da Reorganização do Território. Rio de Janeiro, Bertrand Brasil, 1996, p.15-64.

MISSE, Michel. As Ligações Perigosas: mercado informal ilegal narcotráfico e violência no Rio de Janeiro. Contemporaneidade e Educação, v.1, n.2, 1997. P.93-116.

\_\_\_\_\_. O Movimento: construção e reprodução das redes do Mercado informal ilegal de drogas a varejo no Rio de Janeiro e seus efeitos de violência, in: Drogas e pós-modernidade. Rio de Janeiro: EDUERJ, 2003.

NORDSTROM, Carolyn. 2007. Global Outlaws. Crime, Money and Power in the contemporary world. Berkeley, Los Angeles and London: University of California. OLIVEIRA, Tito, C. M. “A lógica espacial do território fronteiriço – os casos das aglomerações de Ponta Porã-Pedro Juan Caballero e Ládário-Corumbá-Puerto Quijarro-Puerto Suarez.

OLIVEIRA G.F & COSTA Redes ilegais e Trabalho Ilícito: comércio de drogas na região de fronteira de Corumbá/Brasil – Puerto Quijarro/Bolívia. Boletim Gaúcho de geografia, v. 38, p. 137-156, 2012.

OLIVEIRA, Vitor Wagner neto de. Estrada móvel, fronteiras incertas: os trabalhadores do rio Paraguai ( 1917-1926). Campo Grande, MS. Ed.UFMS, 2005.p. 204.

PARK, Robert Ezra – “A Cidade: Sugestões para a Investigação do Comportamento Humano no Meio Urbano”. In Otávio Velho (org.) *O Fenômeno Urbano*. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1976.

PERALDI, Michel. 2007. Economies Criminelles et Mondes d’Affaire à Tangier. Cultures e Conflits, No. 68, p. 111-125.

TELLES, Vera da silva. ilegalismos Urbanos e a Cidade NOVOS ESTUDOS, JULHO 2009. P. 153-173.

TELLES, Vera da Silva e HIRATA, Daniel Veloso. 2010. *Ilegalismos e jogos de poder em São Paulo*. Tempo Social, revista de sociologia da USP, v. 22, n.2, p. 39-59.

VALCUENDE DEL RÍO, José M<sup>a</sup>; CARDIA, Lais M. Etnografia das fronteiras políticas e sociais na Amazônia Ocidental: Brasil, Peru e Bolívia. Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de junio de 2009, vol. XIII, núm. 292. Disponível em: <<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-292.htm>>. [ISSN: 1138-9788].

ZALUAR, Alba. Pesquisando no Perigo: etnografias voluntárias e não acidentais. MANA 15(2): 557-584, 2009.

## “DESLOCAMENTOS”, “CAMINHOS” E UMA ZONA DE FRONTEIRA: O CASO DO ANEL RODOVIÁRIO DE CORUMBÁ/MS

Roberto Mauro da Silva Fernandes (UFGD)<sup>19</sup>

Adáuto de Oliveira Souza (UFGD)<sup>20</sup>

**Resumo:** O objetivo deste artigo é analisar as interações espaciais decorrentes da implantação de um dos equipamentos da Rota Rodoviária Bioceânica em Mato Grosso do Sul, na Zona de Fronteira do Brasil/Bolívia, especificamente o anel rodoviário de Corumbá/MS. Como também, identificamos as contradições entre os objetivos propostos com a materialização da infraestrutura de transporte e o que efetivamente foi executado. Os equipamentos circunscritos a Rota estão ensejando interações espaciais que favorecem o processo econômico e/ou político de setores hegemônicos, renegando os demais aspectos sociais e dos outros grupos e sujeitos que também compõem esse território.

**Palavras-Chaves:** Processo de Integração; Brasil e Bolívia; Rota Rodoviária Bioceânica; Zona de Fronteira; anel rodoviário de Corumbá/MS

**Resumen:** El objetivo de este trabajo es analizar las interacciones espaciales derivados de la implantación de los equipos Ruta Bioceánica en Mato Grosso do Sul, en la Zona Fronteriza Brasil/ Bolivia, específicamente la carretera del circunvalación del Corumbá/MS. Además, hemos identificado las contradicciones entre los objetivos propuestos en la materialización de la infraestructura de transporte y lo ejecutado realmente. Los dispositivos están restringidos a la ruta que ocasione interacciones espaciales que favorezcan el proceso económico y/o político de los sectores hegemónicos, negando otros grupos sociales y los individuos, y otros también los aspectos que conforman este territorio.

**Palabras clave:** Proceso de integración; Brasil y Bolivia; Ruta Bioceánica, Zona Fronteriza; carretera del circunvalación del Corumbá/MS.

## INTRODUÇÃO

O objetivo geral desta discussão é analisar algumas das interações espaciais decorrentes da implantação da Rota Rodoviária Bioceânica em Mato Grosso do Sul, mais especificamente, das interações de um dos seus equipamentos na Zona de Fronteira do Brasil/Bolívia<sup>21</sup>, o anel rodoviário instalado em Corumbá/MS. Dessa forma, buscamos as transformações territoriais e o papel dos diferentes sujeitos, públicos e privados, nos projetos/obras executadas no seu interior, assim como, identificamos as

---

<sup>19</sup> Doutorando em Geografia pela Universidade Federal da Grande Dourados – UFGD (Brasil). E-mail: roberto\_mauro.78@hotmail.com.

<sup>20</sup> Doutor em Geografia e docente do curso de graduação e pós-graduação em Geografia da Universidade Federal da Grande Dourados.

<sup>21</sup> Composta pelas cidades de Corumbá/MS e Ladário/MS (Brasil), Puerto Quijarro e Puerto Suarez (Bolívia).

contradições entre os objetivos propostos, com a materialização da referida via de circulação, e o que efetivamente foi executado.

Logo, para obtenção do que nos propomos a fazer, utilizamos levantamentos bibliográficos e documentais em livros, artigos, periódicos, anais de seminários e congressos, revistas especializadas e publicações de grupos de estudos que atuam em pesquisas sobre áreas fronteiriças, fronteiras, equipamento infraestrutural de transporte e urbano, direito internacional, política externa, geopolítica e integração econômica regional, enfim, temáticas concernentes ao contexto dos objetivos da pesquisa.

Coletamos também dados nos órgãos responsáveis pelo planejamento governamental e de serviços na mencionada Zona de Fronteira, mais especificamente, nas Secretarias municipais de planejamento e infraestrutura, secretaria de desenvolvimento industrial e econômico, de meio ambiente, de trânsito, das Prefeituras das cidades-gêmeas que compõem a Zona de Fronteira em questão. Realizamos também um trabalho de campo nas mesmas, que consistiu em entrevistar os responsáveis e aqueles que estão diretamente envolvidos com os projetos de integração (secretários municipais, assessores, os moradores das cidades fronteiriças). Nesse caso, optamos por entrevistas não direcionadas, com o escopo de permitir a livre expressão dos sentimentos e percepções dos entrevistados<sup>22</sup>.

Ressaltamos que o nosso recorte espacial de análise restringe-se a Corumbá/MS pelo fato de ser o centro nodal da referida Zona de Fronteira, ou seja, a cidade que apresenta maiores ofertas e demandas de produtos e serviços, condições de aglomerar e dispersar pessoas, de estruturar o que socialmente é produzido, que influencia um amplo conjunto de interações espaciais. Nesse sentido recorremos ao conceito de Roberto Lobato Corrêa acerca do que seriam as mencionadas interações:

[...] as interações espaciais constituem um amplo e complexo conjunto de deslocamentos de pessoas, mercadorias, capital e informação sobre o espaço geográfico. Podem apresentar maior ou menor intensidade, variar segundo a frequência de ocorrência e, conforme a distância e direção, caracteriza-se por diversos propósitos e se realizar através de diversos meios e velocidades (CORRÊA, 1997, p.279).

---

<sup>22</sup> As entrevistas foram realizadas entre janeiro de 2011 a março de 2012.

Dessa forma, os fluxos proporcionados por tais interações ganham ainda mais consistência na Zona de Fronteira em questão, pois um extenso equipamento rodoviário está sendo implantado no sentido de estreitar relações políticas e econômicas entre Brasil e Bolívia. Portanto, um sistema de fluidez territorial que influencia a construção de diferenças socioespaciais na escala da rede urbana entre os dois países e na configuração das novas diferenças socioespaciais na escala intraurbana circunscrita a Corumbá/MS e os demais espaços urbanos dessa fronteira.

Portanto, na intersecção física (rodovia bioceânica que é um dos principais equipamentos da mencionada Rota Bioceânica) que se instala entre esses dois países encontram-se as referidas cidades que concomitantemente apresentam-se convergentes em relação ao aspecto físico dos seus “territórios”<sup>23</sup>, contudo, o anel rodoviário, equipamento da mencionada Rota, está ensejando “movimentos” que favorecem, a priori, somente o processo econômico e/ou político de setores hegemônicos, das grandes corporações, renegando os demais aspectos sociais dos outros sujeitos que também compõem esse território.

Este capítulo, além desta introdução, está estruturado em mais três partes. Na primeira, realizamos uma contextualização do processo de integração da América do Sul por meio da instalação de equipamentos de transporte a partir da Iniciativa de Integração da Infraestrutura Regional da América do Sul (IIRSA), sobre as articulações políticas para a consecução do projeto e a respeito do papel estratégico, em Mato Grosso do Sul, da Zona de Fronteira Brasil/Bolívia como “nó” infraestrutural e logístico para a conjuntura de estreitamento estatal entre Brasil e Bolívia. Na seção seguinte, discutimos as interações entre o anel rodoviário e Corumbá/MS. As nossas análises giram em torno das instabilidades socioespaciais que aquela via de circulação está ocasionando numa determinada área do espaço urbano corumbaense. A reflexão está circunscrita a escala do espaço intraurbano. E por fim chegamos

---

<sup>23</sup> Nesse caso, fazemos alusão ao aspecto físico, simplesmente. Assim, quando nos referirmos ao “território” nesta concepção, sempre o faremos com aspas. Quando utilizarmos território sem aspas, estaremos aludindo ao meio geográfico dotado de relações de poder, definidas pelos ordenamentos jurídicos, pelas questões políticas, econômicas e sociais, por processos de apropriação e dominação.



à conclusão que a materialização da mencionada infraestrutura de transporte (anel rodoviário) cumpre débil e perigosamente com os esforços de aproximar Brasil e Bolívia, contribuindo com o projeto de integração estatal física entre ambos, mas um conjunto de indivíduos (que reside nas áreas adjacentes ao anel rodoviário) interage precariamente com este instrumento do “desenvolvimento”.

## **A ZONA DE FRONTEIRA BRASIL/BOLÍVIA E SUA IMPORTÂNCIA ESTRATÉGICA PARA O PROJETO DE INTEGRAÇÃO**

A Rota Rodoviária Bioceânica é parte do projeto que tem a intenção de construir mecanismos de cooperação estatal na América do Sul, entre os quais integrá-la fisicamente. O Projeto surgiu após a primeira cúpula de presidentes da América do Sul, no ano 2000, a denominada Iniciativa de Integração da Infraestrutura Regional da América do Sul (IIRSA). Logo, Josef Barat define Rota como:

[...] “o conjunto de infraestruturas, sistemas operacionais e meios logísticos que, em diferentes escalas e especializações, se integram com o objetivo de propiciar a continuidade do transporte, desde a origem da produção até o destino do beneficiamento, transformação ou embarque” (BARAT, 2007, p.21).

O autor também explica que o sentido moderno de rota ou corredor está relacionado ao fortalecimento de sistemas multimodais de transporte, seja na escala regional e/ou de alcance mundial.

Dessa Forma, a partir do projeto IIRSA, a América do Sul, foi contemplada com 12 (doze) eixos<sup>24</sup> de integração, sendo a Rota Rodoviária Bioceânica, aquele que fisicamente tinha o objetivo de vincular Brasil, Bolívia, Peru e Chile (o Eixo interoceânico Brasil-Bolívia-Peru-Chile) e que incide diretamente sobre a Zona de Fronteira na qual se localizam as cidades de

---

<sup>24</sup> Eixo é definido como: “Corte espacial composto por unidades territoriais contíguas, efetuado com objetivos de planejamento, e cuja lógica está relacionada às perspectivas de integração e desenvolvimento (...). Nesse sentido, dois critérios devem ser levados em conta na sua definição e delimitação: a existência de rede multimodal de transporte de carga (...) e a presença de possibilidades de estruturação produtiva interna, em termos de um conjunto de atividades econômicas que definem a inserção do eixo em um espaço mais amplo e a maximização dos efeitos multiplicadores dentro de sua área de influência”. Consórcio Brasileira. **Delimitação geográfica dos eixos. Relatório preliminar.** São Paulo, 1998, p.9 *apud* Souza (2003).

Corumbá/MS e Ladário/MS (Brasil, mais especificamente no estado de Mato Grosso do Sul) e Puerto Quijarro e Puerto Suarez (Bolívia).

A Zona de Fronteira é composta pelas faixas territoriais de cada lado do limite internacional, caracterizadas por interações internacionais. Assim, o meio geográfico que melhor a representa seria aquele formado pelas cidades-gêmeas (cujas cidades citadas são consideradas), dotadas de intensos fluxos internacionais de bens, capitais e pessoas, de simetrias e assimetrias infraestruturais que decorrem das dinâmicas e da função que exercem no processo de divisão territorial do trabalho para os seus respectivos países (BRASIL, 2005, p.152).

Atualmente a IIRSA compõe a estrutura do COSIPLAN (Conselho de Infraestrutura e Planejamento) como um foro técnico para temas relacionados ao planejamento e a integração física regional sul-americana. O COSIPLAN foi criado em agosto de 2009 durante o encontro presidencial da UNASUL (União das Nações Sul-Americanas), quando foi decidida a substituição do Comitê de Direção Executiva da IIRSA por um Conselho ministerial, dentro da estrutura institucional desse órgão.

Segundo o Itamaraty, com essa medida, os países membros da União dos países da América do Sul (UNASUL) buscam um maior suporte político às atividades empreendidas na área de infraestrutura para assegurar os investimentos necessários à realização dos projetos que são prioritários. Dessa forma, a IIRSA original do início dos anos 2000 desaparece.

De acordo com Sergio Leo, os projetos de implementação de infraestrutura no context sul-americano que foram prioridade na política de integração no governo de Fernando Henrique Cardoso (1995-2002), voltam a ser instrumento fundamental na estratégia governamental com Dilma Rousseff (LEO, 2011). Sendo assim, o projeto IIRSA foi modificado para dar sustentação técnica a uma nova lista de projetos:

Entre os projetos que o Brasil pretende incluir na lista, a ser definida em novembro [2011] pelos ministros da União dos Países da América do Sul (Unasul), estão o término da ligação ferroviária entre Brasil, Paraguai, Argentina e Chile, a conclusão da ligação rodoviária entre Brasil e Chile por meio da Bolívia e a estrada que ligará Roraima, no Brasil a Georgetown, na Guiana. Segundo espera o Itamaraty, a ferrovia deverá ampliar o trânsito de mercadorias entre os quatro países; a rodovia diminuirá em quase mil quilômetros o trajeto do centro do Brasil ao litoral chileno e a ligação com a Guiana é vista como um meio de facilitar a ligação entre o Norte brasileiro e o

incipiente mercado guianense, rico em recursos naturais hoje explorados de forma pouco eficiente (LEO, 2011, p.1).

Segundo Antônio Simões, subsecretário-geral do Ministério de Relações Exteriores, “A IIRSA tinha a visão clássica de corredor de exportações de *commodities* para fora do continente, que muda para favorecer projetos para aumentar a integração dos mercados internos” (LEO, 2011).

Ressaltamos também que com a idealização da IIRSA (agora sob a orientação do COSIPLAN) alguns investimentos passaram a ser realizados (sobretudo aqueles relacionados à infraestrutura de transporte) na mencionada Zona de Fronteira.

Para Galeano e Oliveira T. C. M. (2007) esta Zona de Fronteira é importante para o escoamento da produção de *commodities* do agronegócio e da mineração, tanto para o Brasil, quanto para a Bolívia (GALEANO & OLIVEIRA T. C. M., 2007, p.54). Assim, possui, segundo os discursos, uma condição estratégica no ponto de vista econômico e logístico para o Mato Grosso do Sul e América do Sul.

Atestando o fato de a Bolívia ser considerada à “região pivô”, a zona de convergência no processo de integração da América do Sul, constituindo-se no elo físico entre a América andina e platina, para alguns estudiosos, quaisquer processos de desenvolvimento que vise à emancipação política, econômica, social e, sobretudo, infraestrutural do continente deve se iniciar por esse país (KELLY, 1988; COSTA, 1999; SOUZA, 2004; MARTIN, 2007; EGLER, 2006; PEREIRA, 2007).

Ademais, analisando o discernimento de que a Bolívia seria a “área estratégica” para os projetos de integração da América do Sul, observa-se o grau de importância que esta fronteira do Brasil com a Bolívia, em Mato Grosso do Sul, passou a ter na efetivação dos projetos em andamento relacionados à Rota Rodoviária Bioceânica. Recorrendo novamente a Galeano e Oliveira T. C. M. (2007), a referida Zona de Fronteira possui terminais hidroviários interiores com logística para movimentação de cargas, funcionando tanto como centro de armazenagem quanto como ponto de transferência de mercadorias, com todos os serviços de movimentação multimodal, além do gasoduto Brasil/Bolívia (GALEANO & OLIVEIRA T. C. M., 2007, p.50).

Destarte, esta Zona de Fronteira está circundada pelos principais pólos industriais com mais de um milhão de habitantes: as cidades de Santa Cruz de la Sierra, Cochabamba e La Paz na Bolívia, Assunção no Paraguai, Salta e Tucuman na Argentina, Arequipa no Peru, Campo Grande e Cuiabá no Brasil (MELO, 2005, p.38/9).

A responsabilidade dada a essa Zona de Fronteira, nesses últimos anos, levou os inúmeros protagonistas do processo hodierno de integração entre Brasil e Bolívia a interagirem com a dimensão espaço-temporal das cidades de Corumbá/MS, Ladário/MS, Puerto Quijarro e Puerto Suarez. Segundo os discursos oficiais, engendrados por estudos técnicos e reuniões bilaterais realizadas pelos representantes destas cidades e de suas respectivas Unidades Federativas (no caso das cidades bolivianas de suas Províncias), as mencionadas cidades estão “fadadas” a se integrarem.

Nesse sentido, em Mato Grosso do Sul, intensificaram-se os encontros entre os representantes governamentais do Brasil, Bolívia e Chile com intuito de discutirem os desdobramentos da implantação dos equipamentos da Rota Rodoviária Bioceânica, quando a mesma seria concluída ou quais seriam as vantagens para o comércio, turismo, etc. O governador de Mato Grosso do Sul, André Puccinelli, abriu o “Encontro Trilateral sobre o Corredor Rodoviário Interoceânico” (Rota Rodoviária Bioceânica), realizado em Campo Grande/MS no ano de 2008 da seguinte maneira: “É uma satisfação que esse sonho de muitas décadas agora se materialize” (OLIVEIRA, 2008, p.1).

Na mesma ocasião o então Secretário Executivo do Ministério dos Transportes do Brasil, Paulo Sérgio Passos, destacava que o potencial da área abrangida pelo novo corredor rodoviário era de 135 milhões de toneladas de produção de grãos e que existiam grandes potencialidades para exploração da atividade turística, aludindo ao que poderia ser realizado no Pantanal, no deserto do Atacama e na Região dos Vales, como também, ressaltava: “O projeto visa à inserção da economia dos países e a ampliação da nossa capacidade de competição internacional” (OLIVEIRA, 2008).

Paulo Sérgio Passos destacou também a prioridade que os presidentes de Brasil, Bolívia e Chile estavam dando para o projeto, criando condições para as riquezas chegarem aos portos de Santos, Iquique e Arica, assim como, esforçavam-se para estimular o desenvolvimento das atividades produtivas na

América do Sul e acreditava que o Encontro Trilateral demonstrava a convergência das autoridades dos três países, ressaltando, na época, que:

Em primeiro lugar, ficou clara a disposição em concluir as obras de pavimentação até o ano que vem [2009]. Em segundo, o interesse em acertar aspectos operacionais em diversas áreas, que precisam ser ajustados para que o corredor funcione (OLIVEIRA, 2008, p.1).

A Rota Rodoviária Bioceânica é concebida como um projeto geopolítico de extrema importância para a América do Sul, sobretudo, para o Estado brasileiro. Assim, o equipamento rodoviário que pertence ao seu sistema operacional permitirá a ligação dos portos de Santos no Brasil<sup>25</sup>, aos de Iquique e Arica no Chile, via “território” boliviano, surge, pelo menos do ponto de vista discursivo, como a grande via infraestrutural de uma atuação aglutinadora das nações sul-americanas.

No bojo desse processo constatamos esforços significativos de órgãos governamentais e até supranacionais visando implantar e consolidar a multimodalidade da rede de transportes continental. O conceito de multimodalidade nesta discussão será concebido nos termos propostos por Rodrigues (2007):

[...] quando a unidade de carga é transportada em todo percurso utilizando duas ou mais modalidades de transportes, abrangidas por um único contrato de transporte e uma única apólice de seguro (RODRIGUES, 2007, p.28).

Dessa forma, os projetos da IIRSA (sob o gerenciamento do COSIPLAN) surgiam como exemplos significativos da implantação de rede intermodal, que tinha como objetivo principal a integração física da América do Sul, no interior da qual ganhou destaque a implantação da Rota Rodoviária Bioceânica (o Eixo interoceânico Brasil-Bolívia-Peru-Chile), com o intuito de ligar o Atlântico ao Pacífico. Tratava-se, portanto, de uma tentativa de implementação de uma política de gestão dos transportes buscando a integração regional e da tentativa de consolidação da multimodalidade como estratégias na busca da competitividade econômica global. Refletindo acerca dessa questão, Xavier (2001) afirma que:

---

<sup>25</sup> A rodovia bioceânica no Brasil está circunscrita a BR-262, rodovia federal, que interliga o estado de Mato Grosso do Sul ao estado de São Paulo e, consequentemente, ao porto de Santos.

O movimento e a velocidade são impostos para a conquista de ganhos de produtividade e competitividade e convertem os sistemas de transportes em vetores logísticos fundamentais para as atividades mais modernas (XAVIER, 2001, p.340).

Assim, para uma maior circulação das mercadorias, bens, capital e pessoas, o projeto relativo a Rota Rodoviária Bioceânica ganhava força e se consolidava como importante instrumento de política de governos nacionais (brasileiro, boliviano, chileno e peruano, sobretudo, dos dois primeiros), como também, de organismos internacionais de financiamento.

Ressaltamos que no momento de sua idealização, a IIRSA tinha como principais órgãos de financiamento a Corporação Andina de Fomento (CAF), Fundo para o Desenvolvimento da Bacia do Prata (FONPLATA) e o Banco Mundial. Assim como, é preciso dizer que nos primeiros dez anos do contexto de integração, a IIRSA obteve êxito na implantação de metodologia e estabelecimento de uma carteira de projetos prioritários, contudo, não em relação à viabilização de financiamentos para as obras. A maior parte dos resultados obtidos nos últimos anos, no desenvolvimento da infraestrutura regional e em termos de obras executadas, podem ser atribuídos aos programas brasileiros de financiamento à exportação, a cargo do BNDES e do BB-Proex, bem como à atuação da CAF.

Nesse contexto, a IIRSA ganhava relevância, sendo apresentada como instrumento fundamental no projeto de integração continental. Surgia uma iniciativa geopolítica interestatal, que visava o gerenciamento das ações através de parcerias público-privadas (PPPs), que implicou em discussões sobre os aspectos sociais, ecológicos, culturais e jurídicos, abrangendo escalas locais e globais, que tinha como objetivo a atração futura de investimentos financeiros internacionais, como também, consolidava o marco neoliberal como sistema de orientação para os projetos dos Estados sul-americanos (MIRANDA, 2009).

Já no ano de 2007, os presidentes da Bolívia, Chile e Brasil se reuniram em La paz para lançar a Rota Rodoviária Bioceânica como o grande projeto de integração entre os respectivos Estados. Na oportunidade Evo Morales, Michele Bachet e Luís Inácio Lula da Silva firmaram um memorando de entendimento e anunciaram a chamada "Declaração da Paz", na qual fixavam os propósitos da consolidação da extensa rodovia bioceânica, na época com

previsão de conclusão para o ano de 2009. Na ocasião, os presidentes expressavam o desejo de que o empreendimento proporcionasse “uma vida melhor para todos os países da América do Sul” (LOPES, 2007, p.1).

Segundo o documento, o Chile se comprometia com um investimento de 36 milhões de dólares, referentes às obras de ampliação e melhoria da rodovia que une o porto de Iquique aos principais centros econômicos da Bolívia, como também, de outros 56 milhões de dólares para melhorar e pavimentar pequenos trechos em seu “território” que se vinculam ao segmento principal. Logo, a então presidenta chilena afirmava: “Não é apenas um abraço de irmandade e solidariedade, é avançar na verdadeira integração dos países da região”, como também, frisou que: “Toda integração deve começar pela Bolívia, porque este país está no coração da América do Sul”. O então presidente Luís Inácio Lula de Silva, concordando com Bachelet, ressaltava: “Estamos abrindo caminho para um projeto inspirado nos ideais de integração, de justiça social e de desenvolvimento sustentável” (LOPES, 2007, p.2).

É nessa conjuntura que a Zona de Fronteira, na qual se localiza a cidade de Corumbá/MS em Mato Grosso do Sul, passou a ganhar importância como “nó” fundamental da rede que Brasil, Bolívia e Chile estavam tentando, através da Rota Rodoviária Bioceânica, operacionalizar. Assim como, despertava interesses acerca de como essa localidade iria reagir com o surgimento de uma nova realidade e de como se apresentavam os instrumentos operacionais (referentes à dinâmica produtiva) já instalados na mencionada cidade.

Compreendemos que o projeto de integração e desenvolvimento regional, cuja Rota Rodoviária Bioceânica é integrante, relaciona-se umbilicalmente com a referida Zona de Fronteira. Esperava-se que os projetos circunscritos a essa rodovia proporcione um aumento do fluxo de pessoas, bens e capital, influenciando a dinâmica econômica e social do estado Mato Grosso do Sul, assim como do Oriente boliviano (cujas cidades de Puerto Quijarro e Puerto Suarez pertencem).

A localização geográfica dessas cidades fronteiriças, e os discursos defensores de sua importância para a América do Sul, propiciaram as suas sociedades civis e setores da política-partidária, expectativas em relação à atração de capitais e de investimentos. Todavia, é preciso ressaltar que para isso acontecer é imprescindível a referida Zona de Fronteira, componentes

operacionais/logísticos eficientes, no sentido de dinamizar os fluxos comerciais que se vislumbra.

Contudo, alguns aparelhos da citada Rota ainda apresentam problemas para o seu pleno funcionamento, fato que vai de encontro aos “floreados” discursos de convergência estatal e acerca das reciprocidades (Cooperação Bilateral e Comércio Fronteiriço e Aduanas) entre as cidades fronteiriças da Zona de Fronteira Brasil/Bolívia em Mato Grosso do Sul.

Existem, por exemplo, na supracitada área fronteiriça estrangulamentos operacionais que contradizem os discursos oficiais e transforma a Zona de Fronteira em questão em obstáculo para consecução das operações logísticas que envolvem a circulação de bens resultantes do comércio internacional entre Brasil e Bolívia. A Zona de Fronteira Brasil/Bolívia, em Mato Grosso Sul (mais especificamente em Corumbá), é o típico caso de “território-rede” que convive com os dilemas disjuntivos entre local e global.

Por conseguinte, como já frisamos, com a criação da IIRSA, surgiram construtos teóricos defensores de políticas que objetivavam ações de reciprocidades estatais na América do Sul, delegando para a fronteira, sobretudo, aquelas que são caracterizadas pelas dinâmicas sócio-econômicas das cidades-gêmeas, o papel de agentes que podem contribuir para o processo de integração que se instalava (e que atualmente está em andamento).

Dessa forma, para Miranda (2009), a Zona de Fronteira Brasil/Bolívia, em Mato Grosso do Sul, está inserida no contexto dos “corredores da globalização”, conseqüentemente às cidades que a compõem (localizadas no trecho da Rota Rodoviária Bioceânica) configuram-se como “cidades-corredores”, utilizadas para a circulação dos produtos de grandes centros industriais como São Paulo e Santa Cruz de la Sierra.

Ressalta-se que os fluxos comerciais entre esses dois centros produtores já era evidente desde a metade da década de 1980, corporações produtivas passaram a utilizar a rota das cidades fronteiriças para as atividades comerciais (OLIVEIRA T. C. M., 2009, p.36), ou seja, do ponto de vista logístico, as cidades de Corumbá, Ladário, Puerto Quijarro e Puerto Suarez (mesmo antes da elaboração do projeto IIRSA e da conjuntura que o ensejou), já estavam inseridas no itinerário comercial de Brasil e Bolívia. Como também enfatizamos que a conexão bioceânica entre esses dois países, que possui a



citada Zona de Fronteira como “nó”, acentuou, ao longo desses últimos 60 anos, as contradições entre os discursos defensores do processo de integração e a realidade efetiva.

### **O ANEL RODOVIÁRIO DE CORUMBÁ/MS: “UM SONHO” REALIZADO OU UMA PRECÁRIA MATERIALIZAÇÃO DO PROCESSO DE INTEGRAÇÃO?**

No sentido de proporcionar o andamento das operações circunscritas ao comércio internacional entre Brasil e Bolívia, os setores envolvidos no processo trataram de materializar um equipamento de transporte que, no ponto de vista prático, surge com fundamental importância na fundamentação da Rota Rodoviária Bioceânica como elemento de integração entre os dois Estados. Fazemos alusão ao contorno rodoviário instalado na cidade Corumbá, que anexa fisicamente a BR-262 à marca “limítrofe” (Posto Aduaneiro e da Polícia Federal) do “território” brasileiro com o boliviano, ou seja, a cidade Corumbá com as cidades de Puerto Quijarro e Puerto Suarez.

O equipamento que está relacionado ao sistema operacional da Rota Rodoviária Bioceânica tem por objetivo engendrar a referida integração física entre Brasil e Bolívia, contribuindo com a conexão bioceânica que está sendo implementada entre os Portos de Santos no Brasil e os chilenos de Arica e Iquique.

Inaugurado no ano de 2010, a versão mais recente do projeto do referido anel rodoviário foi lançada em 2001 (concomitante ao período as articulações que envolveram a IIRSA como projeto de integração continental), a previsão era para que o início das obras ocorresse no mesmo ano, mas ficaram paralisadas por cerca de oito anos. Somente sendo retomado no ano de 2009, durante o governo Lula (2003-2010), após o projeto ser incluído no Programa de Aceleração do Crescimento (PAC).

Na cerimônia de inauguração dessa infraestrutura, o então Ministro dos Transportes, Paulo Sérgio Oliveira Passos, afirmou que o mencionado empreendimento seria importante para o “desenvolvimento”<sup>26</sup> socioeconômico

---

<sup>26</sup> Assim, como Castoriadis (1987), concebemos que esse “desenvolvimento” trata-se de um dos elementos da ideologia oficial engendrada pelas elites ou mesmo pelo governo, que visa favorecer somente aos mesmos. É necessário ressaltar que a ideologia pode se expressar, por exemplo, através do *slogan* das políticas governamentais e privadas que tem por objetivo engendrar o “desenvolvimento” (outro exemplo nos dias atuais de ideologia, é a questão da

dessa Zona de Fronteira e, sobretudo, viria contribuir para o processo integração da cidade Corumbá com a Bolívia. Em seu discurso enfatizou: “Estamos preparando este lado (Brasil) porque do outro os irmãos bolivianos estão trabalhando e, desta forma será possível sair de Santos até o Pacífico de carro e com estradas pavimentadas”.

Sobre essa mesma questão, igualmente argumentou que:

Além de sua importância para o plano interno, de Mato Grosso do Sul e do Brasil, essa rodovia tem valor estratégico porque ela é rota natural no caminho da integração entre Brasil, Bolívia e Chile, como parte da rodovia bioceânica, já inteiramente pavimentada em territórios brasileiro e chileno, e a Bolívia em fase de conclusão da pavimentação do trecho que passa em seu território (FERNANDES, 2010, p.1).

Paulo Sérgio Oliveira Passos também ressaltava os benefícios do equipamento rodoviário para a cidade de Corumbá: “O anel viário é uma obra fundamental para a cidade e toda a região, pois separa o tráfego pesado do tráfego de veículos leves, aumentando eficiência do transporte e a segurança, evitando acidentes” (FERNANDES, 2010). O senador Delcídio do Amaral também expressava a satisfação com a materialização de um antigo “sonho” da sociedade corumbaense, destacando também a importância da classe política local e da união da mesma com os governos estadual e federal na realização do projeto:

Estou feliz por ter participado da concretização desse sonho da população de Corumbá, fruto de mais uma parceria do presidente Lula com Mato Grosso do Sul. Lembro que muitas pessoas pichavam muros cobrando providências para que o contorno rodoviário saísse do papel. Hoje estamos dando o exemplo de um compromisso assumido com o povo que se torna realidade pela harmonia da classe política, com a participação do prefeito, vereadores, o governador do Estado e toda a bancada federal, que trabalhou unida para concluir essa obra<sup>27</sup>

---

sustentabilidade). Esse “desenvolvimento” comumente está relacionado ao crescimento econômico, os discursos que passaram a sustentá-lo tornaram-se contundentes após a Segunda Guerra Mundial, facilitados pela ascensão econômica pelo qual o mundo vivenciou no período pós-1945. Assim, surgem construtos teóricos provenientes, sobretudo, de setores ligados aos governos das principais economias, que a partir dos quadros econômicos, elaboraram uma série de mecanismos que incidiram sobre a esfera política e social dos Estados economicamente menos desenvolvidos (CASTORIADIS, 1987, p.135/6). Nesse contexto, era preciso levar aos países subdesenvolvidos o “progresso”, sendo as articulações econômicas fundamentais. Surgiram então teorias que vão dar as diretrizes políticas de Estado. Tais instituições passaram a utilizar em seus programas de “desenvolvimento” teorias importadas, a exemplo dos pólos de desenvolvimento do economista francês François Perroux para dar sustentação teórica e ideológica as suas intervenções no território. Passando a elaborar o tipo de “ideologia” que visa extinguir as diferenças, que tenta ocultar as contradições e desarmar as tentativas de se questionar.

<sup>27</sup>“Delcídio diz que contorno rodoviário mostra harmonia”. Disponível em: <<http://www.douradosagora.com.br/noticias/politica/>>.

O Ministro Sérgio Passos também destacou a atuação do senador da República afirmando que o mesmo teve uma participação fundamental na obra:

Diversas vezes Delcídio se reuniu com os dirigentes e técnicos do Ministério dos Transportes para dar seguimento às negociações. Ninguém pode deixar de reconhecer isso. O governo do presidente Lula investiu aqui não só para dar mais segurança aos moradores de Corumbá, mas também porque esse contorno é estratégico para proporcionar a ligação entre o Porto de Santos e o Chile<sup>28</sup>

Todavia, apesar dos mútuos elogios e das garantias de segurança para a população, em nosso trabalho de campo, realizado na cidade de Corumbá, constatamos algumas contradições nas palavras do ministro e do senador, quando asseguram que a materialização desse equipamento irá proporcionar o “desenvolvimento” da cidade, assim como, contribuirá de forma plena para a integração de Brasil e Bolívia.

Constatamos algumas inadequações técnicas que limitam determinadas operações referentes ao trânsito de veículos pesados e conseqüentemente o escoamento de mercadorias, assim como, a implantação deste aparelho potencializa a circulação desses veículos no perímetro urbano da cidade<sup>29</sup>.

O equipamento possui quase 12 quilômetros de extensão e trata-se de um “suposto” contorno rodoviário que liga a BR-262 ao Porto Seco da AGESA (Armazéns Gerais Alfandegados), localizado próximo ao “limite” fronteiriço com a Bolívia. Um dos objetivos de sua implantação, segundo os discursos oficiais, seria desviar o fluxo de veículos pesados da parte central da cidade de Corumbá. Entretanto, o trânsito de veículos de grande porte fora desviado da porção central da cidade, mas não do perímetro urbano, sobretudo nos bairros periféricos que se conectam com o mencionado anel.

Logo, é preciso informar que o traçado do anel viário passa em sua grande parte pelo perímetro urbano (Figuras nº 1), abrangendo um conjunto de cinco ruas. O seu acesso pela cidade ocorre por meio da rua Rio Grande do Sul, seguindo pela Marechal Deodoro, ambas no bairro Popular Nova, que incide na rua D. Pedro II e Goiás, já no bairro Aeroporto, até chegar a Avenida

<sup>28</sup>“Delcídio diz que contorno rodoviário mostra harmonia”. Disponível em: <<http://www.douradosagora.com.br/noticias/politica/>>.

<sup>29</sup> Segundo a Norma do DNIT 003/2002 o Anel rodoviário é o “Trecho de rodovia destinado à circulação de veículos na periferia das áreas urbanas, de modo a evitar ou minimizar o tráfego no seu interior, circundando completamente a localidade” (NORMA DNIT 003/2002-PAD, 2002, p.2).

Gonçalves Dias, que dá acesso a Estação Aduaneira de Interior (EADI-AGESA).

**Figura nº 1 – Aspecto de um dos acessos do anel viário de Corumbá – Rua Rio Grande do Sul**



**Fonte:** FERNANDES, R. M. S., Trabalho de campo (2012).

Devido à sinalização precária, muitos veículos de grande porte não se deslocam no equipamento, como o previsto, visto que logo em seu trecho inicial, não existe uma placa de sinalização que dê ampla visibilidade ao motorista que trafega na BR- 262 e se dirige a cidade (a primeira placa de sinalização encontrava-se já no interior do traçado, como se observa na imagem nº 1).

Em decorrência desse fato os motoristas seguem para EADI-AGESA por vias alternativas, como também, acessam a área estabelecida para o Comércio Local (setor do anel rodoviário) através da rua 21 de setembro, ultrapassando a entrada (ou saída de quem vem da Bolívia) de acesso pela rua Rio Grande do Sul, o que é proibido, segundo a Agência Municipal de Trânsito (AGETRAT) de Corumbá.

De acordo com um dos Supervisores de Trânsito da AGETRAT, o Sr. Miguel Soares, a precariedade na sinalização do referido aparelho de transporte estava causando muitos acidentes, incluindo veículos de carga pesada e de passeio, todavia, o órgão da prefeitura não podia realizar nenhuma operação na área, pois seria responsabilidade do Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes - DNIT:

O Anel viário é responsabilidade do DNIT, seus agentes é que devem fazer a fiscalização, o policiamento e providenciar a sinalização, que é a maior responsável pelos acidentes, já avisamos o DNIT, mas até o momento não obtivemos resposta. O policiamento de trânsito municipal não pode atuar nessa região e a polícia rodoviária não tem interesse e nem contingente para fiscalizar essa rodovia, para eles não é viável, está dentro do município. E para falar a verdade, ali é “terra de ninguém”.<sup>30</sup>

Já o Sr. Paulo Vitor de Souza, Supervisor da Fiscalização de Trânsito, do Grupamento de Trânsito da Guarda Municipal – GETRAM enfatizou: “Infelizmente não há nenhum órgão da União que se encontra na cidade, nem representante do DNIT, nem da Polícia Rodoviária Federal. Não temos autorização para atuar numa via da União”.

Segundo informações que obtivemos na própria AGETRAT, o projeto inicial do anel viário foi elaborado na década de setenta do século passado, quando o perímetro urbano da cidade de Corumbá não ultrapassava a Rua Gonçalves Dias, que se localiza a 2,5 Km da área em que se encontra o equipamento rodoviário. Dessa forma, a extemporalidade do projeto é factual e nessa “terra de ninguém”, a conexão da rodovia com o arranjo territorial urbano enseja a convivência e a interação precária da população local com as dinâmicas circunscritas ao anel rodoviário e com o próprio equipamento.

Em meio a uma conjuntura que visa integrar através de uma rodovia e trazer o “desenvolvimento”, de certa forma, as pessoas domiciliadas na área do anel rodoviário encontram-se desprovidas das ações do poder público ao que se refere aos serviços básicos que lhes garantam o mínimo de segurança em relação ao tráfego de veículos.

Entrevistamos em fevereiro de 2012, o Sr. José Luis da Silva, residente na rua Goiás, cruzamento com a Gonçalves Dias (trecho final do anel rodoviário no interior do perímetro urbano), casa nº 1, que nos afirmou:

---

<sup>30</sup> Entrevista realizada em 10/01/2012.

Aqui na rua falta sinalização, os motoristas não sabem qual é a mão de preferência, e ainda para completar não há nem iluminação durante a noite, esses dias a moto bateu na carreta que vinha da Gonçalves Dias, a prefeitura é omissa nessa parte, o “desenvolvimento” está chegando para Corumbá e faz dois anos que aqui nessa esquina não tem sinalização.

O referido “desenvolvimento” que estaria chegando para Corumbá, pelo que entendemos, era uma alusão ao anel rodoviário, cujo traçado, no interior do perímetro urbano, termina defronte a sua residência. Todavia, o Sr. José não percebe que o equipamento propulsor do “desenvolvimento”, na realidade está criando interações espaciais que refletem interesses específicos em detrimento da concepção temporal desse lugar, ou seja, as interações desse equipamento com o território estão relacionadas aos interesses de Estado (e do setor privado ligado ao mesmo) que está transformando o arranjo territorial sem levar em consideração as particularidades locais.

As pessoas que residem ao longo da via de circulação “vivem” a expectativa do “desenvolvimento”, sem ao menos saberem que estão inseridas numa “terra que não é de ninguém” (definição dada, como vimos, por um dos supervisores da AGETRAT), como também, estão interagindo com a materialização de um instrumento da ideologia da integração que proporciona uma reprodução do espaço, transformando-o de forma assimétrica e acentuando para atender interesses de classes específicas.

Já o Sr. João Ellensberger Filho, residente na mesma rua Goiás, cruzamento com a rua Campo Grande, quadra nº 25, dizia:

Construíram essa estrada e os acidentes aumentaram, nessa curva que você está vendo não há sinalização, já vi motociclista passar direto, mas eu moro há dois anos aqui e já melhorou muito, a tendência é de mais melhoria, essa área toda é da prefeitura, estão até construindo casas. Os acidentes acontecem sim, mas esse é o preço do “progresso”.

A curva supracitada pelo Sr. João faz parte da continuação da Rua D. Pedro II em direção a rua Goiás, trecho final do anel viário no interior do perímetro urbano que dá acesso a EADI-AGESA<sup>31</sup>.

Nesse lugar, no período em que realizávamos nossas entrevistas com a população local, observamos a construção de inúmeras unidades habitacionais que estão sendo instaladas com recursos do PAC (Programa de Aceleração de

---

<sup>31</sup> Estação Aduaneira do Interior AGESA.

Crescimento). São as 338 unidades dos Bairros Aeroporto e Popular Nova, referentes ao “Programa Feliz Viver” elaborado pela prefeitura de Corumbá/MS. Pelo que observamos, a futura configuração territorial em torno do equipamento rodoviário é de aumento da densidade demográfica.

Dito isso, ressaltamos que o Estado dá moradia a sua população, mas o conflito encontra-se no fato de que apesar de fazê-lo, com o contexto histórico de criação de uma Rota Rodoviária Bioceânica, “instrumento de integração” entre Brasil e Bolívia, ao materializar o “Anel” (equipamento da Rota), o mesmo Estado que abriga e acolhe, de certa forma, também precariza a existência do indivíduo.

Principalmente, porque por 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) que de acordo com o DNIT seria:

[...] a base física sobre a qual assenta uma rodovia, constituída pelas pistas de rolamento, canteiros, obras-de-arte, acostamentos, sinalização e faixa lateral de segurança, até o alinhamento das cercas que separam a estrada dos imóveis marginais ou da faixa do recuo (BRASIL, 2008, p.7).

Desse modo, trata-se das áreas adjacentes da via de transporte, nas quais as pessoas que lá estão domiciliadas engendram as suas relações diárias, ou seja, na qual se encontram suas residências, de onde atravessam a “rua” em direção ao vizinho, acessam a via rumo ao trabalho, etc. Segundo Marafon & Varejão (2009): “A faixa de domínio compreende o corpo da rodovia e áreas adjacentes, até o limite das propriedades lindeiras, na qual se inicia a área *non aedificandi* e onde não se pode construir por questões de segurança”, e mais:

Na prática, a faixa de domínio é parte integrante do espaço viário, cujo objetivo é o de garantir a continuidade das funções operacionais, o alargamento de pista e o aumento da segurança rodoviária. Seja qual for a classe da rodovia, sua segurança está relacionada à sua faixa de domínio, a qual deve ser dotada de uma área marginal de escape, sem obstáculos físicos e irregularidades do terreno lateral. Dessa forma, a área adjacente à rodovia ficará preparada para a invasão de veículos desgovernados, por ocasião da necessidade de uma manobra brusca, uma falha mecânica ou ocasionada pelo motorista usuário da via (MARAFON & VAREJÃO, 2009, p.6).

Dessa forma, a área marginal, *non aedificandi*, conforme Lei nº. 6.766, de 19/12/79, em seu artigo 4º, ao longo das águas correntes e dormentes e das

faixas de domínio público das rodovias e ferrovias, é obrigatória a reserva de uma faixa não edificável (*non aedificandi*) de 15 (quinze) metros de cada lado da pista. Novamente ressaltamos que o “Anel rodoviário” faz parte de uma rodovia federal, portanto, está sob a jurisdição do Ministério do Transporte, sendo assim, não poderiam existir residências a menos dos 15 metros especificados pela lei federal, como constatamos.

E mesmo que as residências estivessem localizadas na distância permitida, com a existência dessas ocupações na faixa de domínio, a segurança das mesmas apresenta-se comprometida, as pessoas tornam-se um alvo facilmente atingido, visto que a referida faixa é uma área marginal de escape para o caso de ocorrer acidentes de trânsito, uma zona para se evitar riscos críticos e catastróficos. Via de regra, essas unidades habitacionais são obstáculos que podem ser altamente letais tanto para os motoristas de veículos pesados que transitam na área, como para os indivíduos que as ocupam.

Com tais pressupostos, as precárias interações existentes na área do mencionado anel rodoviário<sup>32</sup> (e aquelas que possivelmente podem ocorrer), são materializações antagônicas ao que se prega no artigo 50 da Lei Federal nº. 9.503/97, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro, no qual afirma que o uso de faixas laterais de domínio e das áreas adjacentes às estradas e rodovias deve obedecer às condições de segurança do trânsito.

É preciso ressaltar que somente são permitidas instalações ou obras nas Faixas de Domínio das rodovias federais equipamentos como tubulação de petróleo, de gás, transmissão de dados, energia elétrica, água e esgoto, acessos comerciais, particulares, públicos, postos de fiscalização em geral (BRASIL, 2008, p.13), localizados na distância de 15 metros previstos, ou seja, a reserva de faixa *non aedificandi*. As residências que se encontram na faixa de domínio do traçado do anel rodoviário não respeitam tal especificação, como também, não poderiam estar ali localizadas.

O artigo 21 da Constituição brasileira, em seu inciso XX, afirma que compete à União “instituir diretrizes para o desenvolvimento urbano, inclusive habitação, saneamento básico e transportes urbanos”. Analisando friamente a lei, o Estado está cumprindo com as determinações constitucionais, visto que o

---

<sup>32</sup> Extensão da BR-262, portanto, o anel rodoviário é um segmento de rodovia federal.



PAC é um programa que proporciona ao cidadão mais carente o direito a moradia, entretanto, a construção de unidades habitacionais ao longo de uma via de transporte federal (o citado anel rodoviário), que não respeita plenamente a faixa *non aedificandi*, enseja um perigoso atilho com a concepção temporal do indivíduo.

Por conseguinte, é preciso destacar que o processo de produção territorial urbano também ocorre mediante os interesses do poder público local. A convergência entre legislação federal com a local pode ocorrer “facilmente” (dependendo dos interesses políticos e de classe), já que existem leis específicas, como a “Lei de demarcação geofísica do território municipal”, a “Lei de parcelamento, Uso e Ocupação do Solo”, o “Código de Posturas” e o “Código de Obras”, que ficam à disposição para a materialização da função social da cidade e da propriedade, leis que:

[...] detém importante papel na definição dos diagnósticos sócio-urbanísticos e das possíveis medidas de correção dos problemas então existentes quanto às ocupações ilegais às margens das rodovias federais por todo o BRASIL, onde se integram medidas do urbanístico ao ambiental, da sustentabilidade à função social da propriedade, tendo como questão essencial de bom senso (PEDROZA, 2012, p.1).

No caso da nossa discussão, pelo menos em relação às unidades habitacionais do PAC, a aglutinação das leis federais com as locais não está corrigindo (ou mitigando) os problemas relacionados às ocupações irregulares ao longo da faixa de domínio de uma rodovia federal, pelo contrário, o sincretismo dessas normas favoreceu a materialização de equipamentos que concomitantemente divergem e convergem no interior de um mesmo contexto histórico<sup>33</sup>.

---

<sup>33</sup> Destacamos que o PAC como instrumento de financiamento é importantíssimo para a consecução de projetos estruturantes no Brasil. A prova disso em Corumbá/MS é a liberação de recursos financeiros para a implementação do anel rodoviário e a construção das unidades habitacionais, o problema está na execução desses projetos. A União repassa os recursos, mas quem executa são os governos subnacionais. Portanto, cabe ao governo municipal de Corumbá/MS, por meio de seus órgãos, planejar a instalação dos equipamentos, logo, as interações espaciais precárias entre anel rodoviário e território são causadas em decorrência da débil ação dos órgãos de planejamento da prefeitura dessa cidade. Segundo Marta Arretche, a Constituição Federal obriga o comportamento dos governos subnacionais quando aderem aos programas federais, inclusive as prefeituras têm liberdade para optarem o não por eles, a União controla e disponibiliza os recursos, todavia quem tem total liberdade para executar as políticas públicas criadas pelo governo federal são as entidades subnacionais (ARRETCHÉ, 2012, p. 171).

O mencionado anel rodoviário é um elemento da ideologia da integração, cuja operacionalidade visa potencializar os fluxos do transporte internacional, contribuindo também para a dimensão política do relacionamento entre Brasil e Bolívia, contudo, a sua instalação é um desdobramento de uma medida paliativa de cunho político-partidário, que contrariamente aos interesses do cidadão atende somente as elites partidárias.

Como afirmou o senador Delcídio do Amaral, o contorno rodoviário saiu do “papel”, constituindo-se numa realidade engendrada pela harmonia da classe política, “com a participação do prefeito, vereadores, o governador do Estado e toda a bancada federal, que trabalhou unida para concluir essa obra”, como o mesmo ressaltava, “muitas pessoas pichavam muros cobrando providências para que o contorno rodoviário saísse do papel”. Dessa forma, a materialização do equipamento surge com o objetivo de paliar, visto que já está mais do que comprovado na história que o “arquitetônico” incita o imaginário social a alimentar perspectivas sobre o aparecimento do “progresso” e do “desenvolvimento”.

O tratar paliativo da rodovia em relação à dinâmica temporal da população que ocupa a Faixa de Domínio do equipamento, está sendo cogitado, pois é quase impossível os órgãos competentes incumbidos do planejamento e da consecução das obras de infraestrutura da cidade de Corumbá não estarem cientes de leis federais como a nº. 6.766, de 19/12/79, com redação dada pela Lei Federal n. 10.932, de 03 de agosto de 2004, que define:

[...] os parcelamentos de solo urbano, se porventura ocorrerem em área marginal às rodovias federais, deverão ser observadas, previstas e regulamentadas não só a ‘densidade de ocupação prevista pelo plano diretor ou aprovada por lei municipal para a zona em que se situem’ (art. 4º, I), mas também a reserva de 15 (quinze) metros de cada lado da rodovia (PEDROZA, 2012, p.2).

Como também, é quase incerto que os técnicos da Superintendência Regional do DNIT em Mato Grosso do Sul não tivessem conhecimento prévio da condição espacial-urbana da cidade de Corumbá. É inconcebível pensar que o DNIT não soubesse que em faixa de domínio de uma rodovia federal não se instalam unidades habitacionais a menos de 15 metros de cada lado da rodovia, utilizadas como áreas de escape, ou seja, de proteção contra

acidentes de trânsito. O “*as built*”<sup>34</sup> da obra é conflituoso, é improvável que o projeto tenha sido propositalmente feito para descumprir normas do próprio DNIT.

Dessa forma, a obra ganhou esse contorno e veio de encontro ao bem estar da população que ocupa a sua faixa de domínio, sobretudo, porque prevaleceram os interesses de classe da sociedade política em questão. Os muros pichados e as cobranças são secundários se levarmos em consideração que o poder público, caso quisesse, poderia informar a sociedade sobre extemporalidade do projeto, poderia deixá-la ciente da sua incompatibilidade com o fator temporal da própria cidade, notificá-los que o perímetro urbano de Corumbá expandiu-se para além dos limites que o projeto estabeleceria quando fora criado há quase quarenta anos.

Todavia, poderia ser um processo tenso e desgastante (para os grupos hegemônicos que legitimaram a materialização dessa obra) informar a população, que com fundamento na Lei 6.766/79, o próprio poder público (nesse caso a prefeitura de Corumbá) não poderia construir unidades habitacionais ao longo das faixas adjacentes do “anel viário”, pois é obrigatório à manutenção de uma área de reserva de 15 metros para cada lado da faixa de domínio da rodovia, com a conseqüente proibição de que nessas adjacências seja levantado qualquer tipo de construção. De acordo com Pedroza (2012), a referida lei:

[...] é extensiva aos terrenos loteados ou não, em zonas urbanas, suburbanas, de expansão urbana ou rural. A inobservância deste recuo por parte de qualquer indivíduo, permite o procedimento judicial mediante ação demolitória mesmo que a construção tenha tido licença da Prefeitura local (PEDROZA, 2012, p.2).

Por conseguinte, constatadas ocupações irregulares na faixa de domínio de qualquer rodovia federal, ações jurídicas demolitórias podem ocorrer. Mas, e quando o indivíduo, que tem o direito de ser protegido pelo Estado, encontra-se localizado de forma irregular nas faixas adjacentes de um equipamento federal mediante as ações do próprio Estado? Será que a classe política que trabalhou

<sup>34</sup> Segundo o próprio DNIT a expressão “*as built*”, que na tradução literal significa “como foi feito”, refere-se ao projeto de uma obra após a execução, assim: “De maneira prática, pode-se dizer que toda obra tem um projeto inicial que, ao longo de sua execução, pode sofrer modificações. O projeto final, do que foi efetivamente executado na obra, seria intitulado então como ‘*as built*’ (BRASIL, 2008, p.09).

de forma harmônica iria permitir que o projeto fosse questionado? É evidente que o referido anel rodoviário levou o poder público local a materializar as mencionadas unidades habitacionais (financiadas pelo governo federal, com recurso do PAC) ao longo de sua faixa de domínio, sobretudo, porque é inexorável que uma das intenções dessa ação é angariar votos.

O anel rodoviário de Corumbá há muito tempo já se enquadra no conceito de “rodovia de área urbana” que segundo o DNIT são aquelas “localizadas dentro do perímetro urbano das cidades ou municípios” (BRASIL, 2007, p.2) e que devem seguir as mesmas especificações da Lei nº. 6.766, de 19/12/79, inclusive as que citamos.

Sobre o referido equipamento rodoviário e a sua provável incompatibilidade com o perímetro urbano, o Supervisor de Trânsito da AGETRAT, Sr. Miguel Soarez, também frisou:

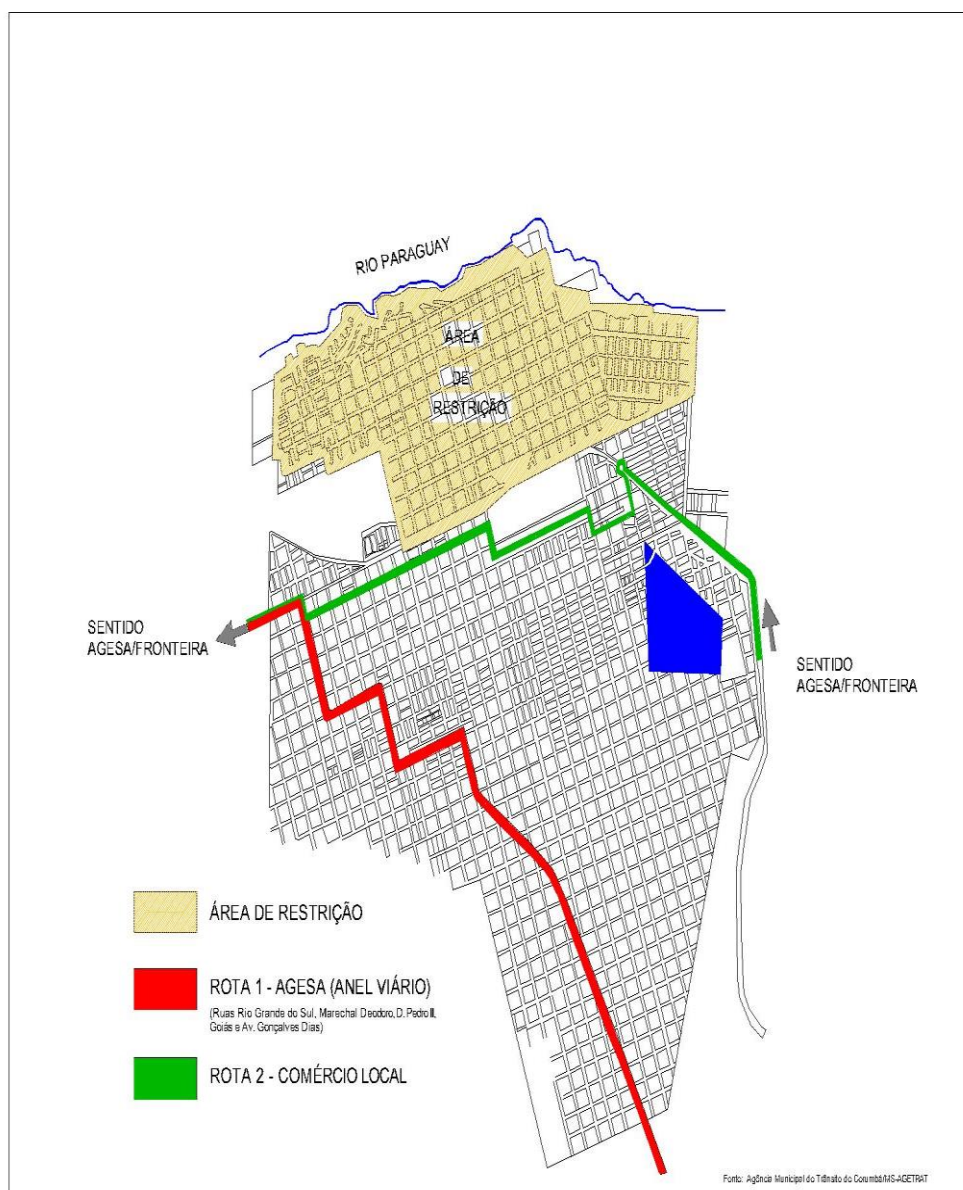
O anel viário não é mais viável, pode resolver o problema do centro da cidade, mas não do novo ordenamento urbano, já que o crescimento urbano de Corumbá segue em direção a parte alta. E o nosso grande problema é que não há uma sinalização na rua 21 de setembro com a Rio Grande Sul, assim os caminhões acabam indo em direção a área central. Os caminhoneiros também reclamam da falta de sinalização e do próprio anel viário que passa no perímetro urbano<sup>35</sup>.

É preciso ressaltar também, a partir dessa fala, que com a sua instalação, a AGETRAT criou setores para a circulação de veículos de carga. Na área central da cidade (da rua Gonçalves Dias em direção ao norte da cidade, e não somente o centro da cidade na qual se encontra o setor de serviço em geral) caminhões de grande porte não podem circular, é a chamada Área de Restrição. A Rota nº 1 está circunscrita ao percurso do Anel rodoviário até a EADI-AGESA e a Rota nº 2, o Comércio Local, relativa ao setor criado para a localização das empresas transportadoras, percurso que se inicia na Avenida Guaturama, passa pela rua Hélio Benzi, que incide na Theodoro Serra, seguindo em direção a rua Monte Castelo que dá acesso a Avenida Gonçalves Dias.

---

<sup>35</sup> Entrevista realizada em 10/01/2012.

**Figura nº 2 – Setores de circulação de veículos de carga no anel rodoviário de Corumbá/MS**



Fonte: Adaptado de: FERNANDES, R. M. S. (2012).

Com a criação da Rota nº 2, muitas empresas transportadoras e exportadoras foram realocizadas para a rua Monte Castelo. A concentração de caminhões nessa região da cidade de Corumbá é intensa (Foto nº 3). Segundo o planejamento da AGETRAT, os veículos pesados devem fazer o “contorno” pelo anel, chegando a rua Gonçalves Dias devem dirigir-se as exportadoras pela mesma via até chegar a rua Monte Castelo, na qual se encontram as

empresas (caso os motoristas tenham que pegar alguma documentação, ao contrário podem seguir direto para EADI-AGESA).

Feito tal procedimento, os veículos devem seguir, através da Gonçalves Dias, para a EADI-AGESA. Todavia, muitos veículos de carga dirigem-se diretamente, pela rua 21 de Setembro, para a área em que se localizam as empresas de exportação, sem fazer o trajeto via anel.

### **Figura nº 3 – Rua Monte Castelo e o fluxo de caminhões**



**Fonte:** FERNANDES, R. M. S., Trabalho de campo (2012).

O detalhe é que os veículos pesados percorrem todas as vias citadas no interior do perímetro urbano (Bairro Aeroporto e Popular Nova). Realmente, o anel rodoviário e o deslocamento das empresas transportadoras “pode resolver o problema do centro da cidade”, como ressaltou o Supervisor da AGETRAT, contudo, e a situação de quem reside ao longo dessas vias? Será que o legado da integração para esses indivíduos é uma interação precária com a Rota Rodoviária Bioceânica?

É preciso explicar que a realocação das transportadoras e exportadoras para esse setor do anel rodoviário, ocorreu devido à elaboração de uma Lei municipal que proibiu essas empresas de operarem na parte central (Área de Restrição) da cidade de Corumbá. Todavia, ao se resolver o problema na última, o fluxo de caminhões mudou a dinâmica do setor referente à Rota nº 2, mais especificamente na rua Monte Castelo. Segundo o Supervisor da Fiscalização de Trânsito do GETRAM, o Sr. Paulo Vitor de Souza:

Já instalamos placas de sinalização nesse setor, é muito comum os caminhoneiros estacionarem dos dois lados da pista, ficando totalmente intransitável, mas ninguém respeita a sinalização, em inúmeros casos os caminhões transitam em vias proibidas, como por exemplo, na rua Gonçalves Dias.<sup>36</sup>

O Sr. Manoel Rodriguez, residente da rua José Fragelli nº 49, cruzamento com a Monte Castelo, descreve da seguinte maneira as novas interações espaciais do local onde vive com sua família:

Tem dia que fica intransitável, para você ver o asfalto já está todo arrebitado. Nós não aquecemos mais a poeira, se está na lei que não pode haver transportadoras em área urbana, a prefeitura deve dar um jeito. Os motoristas param o caminhão aqui e não dá para ver quem vem na rua onde eu moro. Graças a Deus não aconteceu nenhum acidente, o GETRAM já veio aqui e proibiu caminhões no percurso da via. Os caminhões param dos dois lados, não tem um lugar apropriado, eles têm que ficar na Monte Castelo.<sup>37</sup>

Constata-se, mediante aos fatos apresentados que apesar dos discursos sobre a chegada do “progresso” para essa fronteira, a população da área em questão (Rota nº1 e a Rota nº 2) sofre com as transformações de um equipamento de transporte que está dinamizando assimetricamente as relações históricas e geográficas referentes à sua existência.

Todavia, no *site* do Senador Delcídio do Amaral, “delcidio138.com”, a satisfação da população era exposta, no sentido de demonstrar os benefícios trazidos pelo equipamento. Reproduziremos aqui a fala de um dos moradores presentes no momento da inauguração do anel viário:

A situação aqui melhorou bastante porque o contorno tira os caminhões do Centro da cidade, o que prejudicava o asfalto das ruas e provocava muitos acidentes. Inclusive, aqui perto, nós tivemos a morte de uma criança atropelada no início do ano. Agora, graças ao senador Delcídio, a coisa vai mudar. Acabou a poeira que sempre trazia problemas de saúde para a minha família, principalmente as

<sup>36</sup> Entrevista realizada em 22/01/2012.

<sup>37</sup> Entrevista realizada em 20/01/2012.

crianças, disse Terezinha Esquer moradora do bairro por onde passa o contorno<sup>38</sup>.

Por conseguinte, apesar de a entrevistada estar domiciliada na área em que se localiza o anel rodoviário, a matéria tenta ressaltar os benefícios para o centro da cidade, mas, e as pessoas que residem nos bairros, Popular Nova e Aeroporto? O Sr. Manoel Rodriguez, por exemplo, domiciliado na zona de influência (Rota nº 2) do anel rodoviário, também vive na cidade de Corumbá. As mudanças para essa parte da população não vão ocorrer? O preço do “desenvolvimento” para os moradores da cidade é possui critérios diferentes?

Como o anel rodoviário de Corumbá é produto de articulações conjunturais, relacionadas à dimensão político-partidária, os gargalos infraestruturais existentes na cidade de Corumbá, principalmente, nos setores relativos ao anel rodoviário, contraditam as benesses que os discursos oficiais pregam, ao externalizarem a ideia de que realmente as benfeitorias irão acontecer para todos.

Nota-se que as materializações dessa ideologia, da maneira que ocorreram em Corumbá/MS, retiram da população em questão, o direito de participar da condução de suas vidas, um dos fundamentos básicos do Tratado sobre as cidades, vilas e povoados sustentáveis, elaborado durante a ECO-92.

O tratado sobre cidades sustentáveis surgiu para apontar os princípios referenciais da política urbana que, além do direito a cidadania, ou seja, da participação dos habitantes das cidades na condução de suas vidas, elencou outros fundamentos como a gestão democrática da cidade, que compreende a submissão do planejamento do espaço urbano ao controle e participação da sociedade civil e a função social da cidade e da propriedade (PEDROZA, 2000, p.2).

Na Rota nº 2, por exemplo, a pavimentação está deteriorada em consequência do fluxo de veículos pesados, sobretudo, na porção que se localizam as empresas exportadoras. Não existe um pátio para que os caminhões estacionem, dessa forma, enfileiram-se nas vias de acesso, deixando-as intransitáveis em determinadas horas do dia. Frisamos que a sustentabilidade não consiste somente em preservar faunas e floras, no meio

---

<sup>38</sup> Disponível em: <[http:// www.delcidio138.com.br](http://www.delcidio138.com.br)>, acesso 25 set. 2011.



ambiente também se encontra o ser humano, no caso de nossa discussão, o ambiente na qual a sociedade em questão articula-se cotidianamente está sendo agredido em consequência de outros interesses. Como também, constatou-se que os veículos pesados acessam esse setor sem utilizarem o anel rodoviário, desfuncionalizando o equipamento que surgiu para minimizar determinadas interferências no deslocamento diário das pessoas.

Dessa forma, o aparelho que além de segregar fisicamente a cidade, o faz também no sentido social. A porção sul de Corumbá, mais especificamente a área em que se localiza o anel rodoviário e o setor da Rota nº 2, como vimos acima, é considerada “terra de ninguém”. O poder público local se isenta de determinadas obrigações básicas em relação ao trânsito nesse perímetro, pois seria de caráter da União fiscalizar, balizar, sinalizar, etc. Entretanto, existem unidades populacionais por todo trecho que está sob a tutela da prefeitura e outras sendo instaladas com recurso federal, mas mesmo assim, os órgãos de fiscalização de trânsito da cidade de Corumbá, insistem em afirmar que não podem interferir. O que os representantes dos citados órgãos (AGETRAT e GETRAM) não devem se esquecer, é que não há como dissociar a “estrada” da cidade.

Infelizmente os cidadãos da área em questão esperam o “progresso” interagindo de forma precária com o equipamento rodoviário, sem ao menos saber (pelo menos pensamos) que se encontram numa “terra de ninguém”.

É preciso também ressaltar que em meio aos discursos sobre o “desenvolvimento”, proferidos principalmente pelas autoridades políticas-partidárias (no bojo de ações que dizem respeito à materialização da Rota Rodoviária Bioceânica e do anel rodoviário), alguns discursos também se modificaram. Em janeiro de 2012 entrevistamos o Secretário de Gestão Governamental da Prefeitura de Corumbá, o Sr. Cássio Augusto da Costa Marques que nos afirmou:

Existe um grande problema com o traçado do anel viário, infelizmente o que pensamos politicamente não se efetivou 100%. Estamos até planejando uma nova articulação viária que vai passar ao entorno do perímetro urbano, na parte sul da cidade. O grande problema nesse novo traçado é que ele tem percurso por áreas particulares que precisam ser desapropriadas e isso leva tempo. Vamos ter que nos contentar com o que temos.<sup>39</sup>

---

<sup>39</sup> Entrevista realizada em 21/01/2012.

Entretanto, no dia 23/07/09 o mesmo secretário, em cerimônia pública realizada na cidade de Ladário, destacava a participação de vários membros da classe política-partidária daquela e de Corumbá, que contribuíram para que ocorresse o asfaltamento do mencionado anel rodoviário e para a reforma da rodovia BR-262, ambos inclusos no Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) do Governo Federal. Dizia o secretário na ocasião:

Agradecemos o empenho de todos aqueles que, de alguma forma, se empenharam para que tudo isso esteja acontecendo em nossa cidade [...]. Toda a comunidade de Corumbá e Ladário tem vivenciado a cada dia o sucesso alcançado em função destas parcerias [...]. O Anel Viário é um sonho, até que seja definitivamente concluído, para todos os moradores desta região (CARLOS, 2009, p.1).

Parece que o sonho virou pesadelo, como também, muitas etapas concernentes a instalação do aparelho ainda precisam ser cumpridas, principalmente, ao que diz respeito à sua operacionalidade. Como destacamos, o equipamento parece não ter atingido o objetivo de mitigar ou evitar o tráfego pesado do perímetro urbano. E levando em consideração que foram quase dez anos para que fosse concluído, quanto tempo mais irá levar para se efetivarem as referidas mudanças?

É preciso destacar que entrevistamos o mencionado secretário, num período pós-construções entre parte da classe política-partidária (do legislativo e do próprio executivo) de Corumbá com o governo do estado de Mato Grosso do Sul. Muitos acirramentos passaram a ocorrer em consequência da construção de residências na antiga área destinada ao distrito industrial da cidade (uma iniciativa do governo estadual). Assim, quando os políticos estavam em harmonia, o anel rodoviário era apresentado como a realização de um grande “sonho”, todavia, no ano de eleições municipais (2012), por alguma razão as deficiências técnicas desse equipamento começavam a ser constatadas, especialmente, por alguns segmentos político-partidários de Corumbá.

Em nosso trabalho de campo, realizado pelo trajeto do anel rodoviário, constatamos que, além da rodovia (em sua maior parte) inserir-se no perímetro urbano, todas as ruas que compõem o equipamento são estreitas, sem acostamento em alguns pontos, tornando-se difícil o tráfego de dois veículos de passeio quando há outros estacionados nos dois lados da pista, existem muitos

quebra-molas e depressões nas pistas, obrigando os motoristas a frearem brusca e constantemente, como também, a sinalização é precária.

O posicionamento da rede elétrica em muitos pontos do seu traçado está abaixo dos 5 metros regulamentares previstos na Instrução de Serviço/DG nº 6 de 19/05/2008 do DNIT. Em determinados trechos encontramos a fiação na altura de 3,90 metros. Esta constatação é importante, pois deve-se levar em conta que a altura máxima padrão de um veículo de carga, segundo a Portaria 12/98 do CONTRAN (Conselho Nacional de Trânsito), deve ser de 4,40 metros, caso tenha largura máxima de 2,60 metros, um comprimento total simples de 14 metros ou total articulado de 18,15 metros, assim como, se possuir reboque de 19,80 metros ou comprimento total de CVCs (Combinações de Veículos de Carga) de no máximo 30 metros. É preciso também ressaltar que os veículos articulados de até 22,40 metros possuem 4,70 metros de altura.

Igualmente frisamos que no traçado do anel rodoviário constatamos a existência de rotatórias superdimensionadas que obrigam os veículos a fazerem manobras muito fechadas e arriscadas em virtude das suas dimensões, como já observamos, uma carreta padrão tem comprimento de 18,50 metros, bi-trens podem chegar facilmente aos 22,50 metros e existem carretas articuladas (Rodotrens, tri-trens, treminhões) que podem atingir a 30 metros de comprimento.

As concepções geométricas das rodovias devem seguir as regras-padrão, pois as dimensões dos equipamentos rodoviários devem ter condições de abrigar todos esses tipos de veículos, inclusive os veículos especiais (carretas pranchas, lagartixas, rebaixadas, para cargas redimensionadas), senão o modal fica limitado a certos tipos de operações, limitações que numa área considerada estratégica para o processo de integração entre Brasil e Bolívia, não pode ocorrer. Desse modo, no anel rodoviário de Corumbá com as suas vias de acesso apresentando padrão de fiação fora das medidas previstas, pistas de rolamento estreitas, com níveis de depressão e lombadas inapropriadas, o tráfego de veículos de cargas específicos fica comprometido.

Segundo o analista-fiscal autônomo, Jaime da Silva Leite, em determinada ocasião, um carregamento de Rolo-triturador de cana, com peso de 45 toneladas, para a empresa UNAGRO Bolívia S. R. L. não pode ser realizado pelo anel rodoviário:

O Rolo-triturador de 22 metros e 3,60 de diâmetro foi transportado em uma carreta Lagartixa extensível, o veículo não pode acessar a EADI-AGESA pelo Anel viário e muito menos pela rua Gonçalves Dias, pelo fato de se tratar de um veículo em que o assoalho encontra-se a 25 cm do piso. Utilizamos esse tipo de equipamento para que não desse excesso de altura. Considerando possuir dois excessos laterais e comprimento, pois o padrão de lateral é de 2,60 e comprimento máximo de 14,50. Para tanto o tráfego foi efetuado pela BR-356, antigo trecho da BR-262 em direção da entrada da cidade. Tal fato se deu pela melhor condição de acesso, contando com escolta credenciada e da Polícia Rodoviária Federal e de uma equipe do GETRAN para fazer balizamento e levantamento dos cabos elétricos no perímetro urbano da cidade. A liberação foi feita na rodovia Ramon Gomes no trevo de acesso a EADI-AGESA, haja vista que a rotatória não permitiu realizar fazer a manobra para acessar ao Porto Seco.<sup>40</sup>

Logo, a operação narrada desenrolou-se por inteira no interior do perímetro urbano da cidade de Corumbá, ou seja, o Rolo-triturador acessou a aduana boliviana do “outro lado da fronteira”, atravessando toda a cidade e não pode por questões de inadequações infraestruturais passar pelos processos aduaneiros no interior do Porto Seco da AGESA.

Ressaltamos que a rodovia Ramon Gomes dá acesso a Puerto Quijarro e Puerto Suarez, partindo de Corumbá, para aqueles se utilizam de transporte público ou particular, assim como, os veículos de carga ao se deslocarem pelo o anel rodoviário, acessam a EADI-AGESA e, conseqüentemente, chegam a mencionada rodovia. Frisamos também que esse episódio ocorreu em setembro de 2010, na ocasião a via de circulação tinha sido recentemente inaugurada, o transporte da carga foi efetuado pela Transportadora Bolívia Cruceña S. R. L, na qual o analista-fiscal é representante legal no Brasil.

Dessa forma, a funcionalidade operacional pelo contorno rodoviário em situações especiais, como a que acabamos de citar, não ocorre de forma plena, os problemas não giram em torno somente da ocupação inadequada e proposital das faixas de domínio do equipamento, estão envolvidas também a sua funcionalidade como instrumento de circulação e integração das operações de transporte de bens do comércio internacional entre Brasil e Bolívia que tem a Zona de Fronteira em questão como ponto estratégico<sup>41</sup>. Novamente

---

<sup>40</sup> Entrevista realizada em 20/03/2011.

<sup>41</sup> Poderíamos até afirmar que a Zona de Fronteira em questão seria um grande nó logístico, especialmente porque nela é possível perceber um conjunto de outros nós logísticos que fazem conexões com um ou mais modais.

destacamos que na logística<sup>42</sup> de transporte de bens, os padrões geométricos dos modais devem ser seguidos, pois caso contrário ao transporte dos bens impingem-se limitações.

O mencionado analista-fiscal, ao citar que a liberação da carga ocorreu na rodovia Ramon Gomes em consequência da impraticabilidade de manobra na rotatória de acesso a EADI-AGESA, leva-nos a observar que o complexo infraestrutural do transporte rodoviário circunscrito ao anel viário de Corumbá, a priori, apresenta-se assimétrico e limitante, comprometendo a agilidade nos fluxos de escoamento de mercadorias especiais.

O testemunho do Sr. Jaime da Silva é importante, pois trata-se de um agente que atua no setor privado, que visa com a materialização Rota Rodoviária Bioceânica usufruir de vantagens competitivas com o comércio internacional, sobretudo, em relação a redução de custos de transporte. Sendo assim, a visão do setor privado é importante no sentido de fazermos analogias com os discursos do poder público acerca de um mesmo processo. Assim como, não há como dissociar o setor privado do processo de integração da América do Sul.

Portanto, as limitações técnicas no sistema de transporte existem e caso persistam, essa Zona de Fronteira e o “Anel viário”, tornar-se-ão “pedras no meio do caminho” para operações que exigem maiores complexidades. Segundo o próprio analista-fiscal, o Sr. Jaime da Silva Leite, “essas operações são simples, basta o modal estar adequado às manobras referentes à dimensão desses veículos, dando acessibilidade e acomodação no tráfego, mas não existe infraestrutura adequada aqui”.

Outro caso que atesta as limitações ou as inadequações geométricas do anel rodoviário instalado em Corumbá (como aparelho que visa dar agilidade as operações circunscritas ao comércio internacional por essa Zona de Fronteira e contribuir com o processo de integração entre Brasil e Bolívia) foi o transporte das vigas de concreto utilizadas na construção de um viaduto na área central da cidade de Corumbá, localizado na rua 13 de junho. De acordo

---

<sup>42</sup> Para Ricardo Castillo devemos entender por logística o conjunto de infraestruturas, normas e operações que conferem fluidez e competitividade as cadeias produtivas ou para os circuitos espaciais produtivos (CASTILLO, 2011, p.22).

Sr. Paulo Vitor de Souza, Supervisor da Fiscalização de Trânsito, do Grupamento de Trânsito da Guarda Municipal – GETRAM:

Na construção do viaduto da rua 13 de junho, uma empresa de Cuiabá é que trouxe o material, as vigas são extensas e as carretas que as trouxeram não tinham como serem manobradas sem auxílio de balizamento por conta da falta de espaço no Anel viário, elas não podiam fazer curvas fechadas, vieram pelo Anel, mas quem teve que fazer o balizamento e a escolta delas foi o pessoal aqui da guarda municipal de Corumbá, porque não tinha ninguém para escoltá-las e se dirigirem pela AGESA, trouxemos o caminhão pelo Anel viário até a Rotatória da Ramon Gomes. O motorista passou por cima da rotatória, pois não havia condições de fazer a curva por dentro dela, passamos pelo posto do pedágio da Ramon Gomes e trouxemos até perto da prefeitura. Na cidade tivemos que fechar todas as ruas paralelas por onde o comboio passou [...]. Não aconteceu nada mais sério porque nos viemos fazendo o balizamento, trancamos as ruas de acesso com o anel viário para que não houvesse nenhum trânsito de veículos enquanto a gente tivesse fazendo o acompanhamento dessa carreta até o viaduto da 13. Para o tipo de veículo que transportou o material a rodovia tinha que ser ampliada, para você ter uma ideia, na operação a carretas ocuparam os dois lados da via, nós desviamos o trânsito para poderem passar, os demais veículos tinham que parar no acostamento. Caso não estivéssemos auxiliando nas manobras elas não conseguiriam fazer o trajeto sozinhas, até então, sem o nosso auxílio, caso não estivéssemos segurando o fluxo de veículos, essas carretas além de prejudicar o trânsito, iriam causar, com certeza, algum tipo de acidente. Foram duas horas de operação, por se tratar de um veículo muito pesado, veio em velocidade reduzida para não forçar o freio e não causar acidentes. Nessa operação foram utilizadas seis motos, duas na frente duas atrás e duas fechando as ruas, e mais os dois carros da empresa que vieram escoltando desde Cuiabá. E pelo que a escolta da empresa nos informou, vieram fazendo a escolta porque as carretas, assim como no anel, ocupavam toda a pista da BR-262.<sup>43</sup>

Logo, estavam sendo transportadas 48 vigas de 17 toneladas cada uma, na operação foram utilizadas Carretas Dolly, que são Rodotrens com dois semirreboques, podendo carregar até 74 toneladas com nove eixos, que são ligados entre si por um veículo intermediário chamado Dolly, que chegam a atingir até 30 metros de comprimento. De acordo com o artigo 2º, inciso VIII, parágrafo 4º da Resolução nº 68 de 23/09/1998 do CONTRAN:

A critério do Órgão Executivo Rodoviário responsável pela concessão da Autorização Especial de Trânsito – AET, nas vias de duplo sentido de direção, poderá ser exigida a existência de faixa adicional para veículos lentos nos segmentos em rampa com acive e comprimento superior a 5% e 500 m, respectivamente.

A faixa adicional é uma faixa extra implantada ao lado direito da pista de rolamento, destinada ao tráfego de veículos lentos (caminhões carregados), como também, são obras de melhoria de baixo custo e menor impacto

---

<sup>43</sup> Entrevista realizada em 20/01/2012.

ambiental, se comparadas às obras de duplicação de rodovias (MELO & SETTI, 2007, p.16).

A implantação de faixa adicional consiste em uma das soluções para tornar as viagens mais econômicas e seguras. Geralmente em rodovias os problemas relacionados à operação de veículos são causados pela presença de caminhões carregados que, devido ao baixo desempenho, reduzem a velocidade e provocam a formação de pelotões em rampas ascendentes longas e/ou íngremes, como foi o caso, do transporte das vigas pelo anel viário e cidade Corumbá.

Citamos tal artigo da Resolução nº 68, pois o anel rodoviário é uma rodovia federal sem faixa de rolamento e sem grandes possibilidades de implantação, visto que a faixa de domínio está toda ocupada com unidades habitacionais. As faixas de escape servem, entre outras coisas, para a ampliação da concepção geométrica da rodovia, caso seja necessário melhorar a segurança.

Sem faixas adicionais, as oportunidades de ultrapassagens para os veículos mais rápidos ficam reduzidas, como consequência, os custos operacionais dos veículos e os tempos de viagem aumentam, assim como, cresce a possibilidade de ocorrência de acidentes devido às tentativas forçadas de ultrapassagem, sobretudo, quando o traçado de um equipamento rodoviário (nesse caso o anel viário) encontra-se no interior da cidade.

Recorremos novamente ao Supervisor da Fiscalização de Trânsito, do Grupamento de Trânsito da Guarda Municipal – GETRAM, o Sr. Paulo Vitor de Souza:

Com essa experiência chegamos à conclusão de que para certos tipos de carga e veículos o equipamento não é apto. Para tipos de carretas específicas, o Anel viário não as condiciona a fazer determinadas manobras. Olha, com a Rota a tendência é que operações como essa passem a ser frequentes. E nós estamos trabalhando sozinhos, o problema é que temos que disponibilizar pessoal da Guarda Municipal para realizar operações de responsabilidade federal, deixamos de realizar o trabalho específico de fiscalização na cidade para cuidar de questões que não é de nossa responsabilidade somente, poderíamos ter ajuda do órgão responsável que é o DNIT.<sup>44</sup>

---

<sup>44</sup> Entrevista realizada em 20/01/2012.

Como podemos perceber o equipamento rodoviário está geometricamente inadequado. Os depoimentos do Supervisor do GETRAN e do analista-fiscal apresentam pontos semelhantes ao que se refere às limitações operacionais do complexo infraestrutural que abrange o anel rodoviário, no sentido de proporcionar condições de acessibilidade e tráfego às Combinações de Veículos de Cargas (veículos da carga especiais, com sistemas de eixos conjugados, chegando a possuir até 30 metros de nove eixos, de acordo com a Resolução 68).

Dessa forma, a preocupação por parte do Supervisor em relação a um provável aumento desse tipo de operação, no anel rodoviário de Corumbá, é válida, pois em sua fala percebe-se que o GETRAN não tem condições de realizar balizamentos assíduos, como também, possui total discernimento que o referido “Anel viário” possui limitações operacionais.

E mesmo que o aumento do fluxo desses veículos especiais não venha a ocorrer, constata-se no presente momento a indissociabilidade entre o processo de globalização e o território. As interações entre a cidade Corumbá (que compõe a Zona de Fronteira Brasil/Bolívia em Mato Grosso do Sul) e seu anel rodoviário, ensejam novas configurações territoriais que fazem parte de uma montagem complexa de investimentos federais que se encaixam a interesses de classes hegemônicas, no sentido de explorar as vantagens de uma situação geoestratégica única que não atinge de forma salutar parte da população local, que está no limiar da ideologia da integração e a realidade histórica e geográfica, impingindo uma precária relação da sociedade com o mencionado equipamento. Como explica Miranda (2009):

[...] a partir da metade dos anos 90, as cidades dos países subdesenvolvidos e em desenvolvimento sofrem grandes transformações associadas ao interesse de melhoria de sua produtividade e que podem ser agrupadas sob dois vetores de transformações principais: (I) os recursos naturais tornam-se simples riquezas a serem exploradas; (II) as privatizações se multiplicam em geral sob a gestão de capitais estrangeiros. Como consequência imediata sobre o tecido urbano, temos o aumento do preço da terra, a *mercantilização* dos recursos considerados como “bens públicos mundiais” (a água, o ar, a biodiversidade, etc.) e a transformação de regiões adjacentes em verdadeiros corredores de circulação de mercadorias. Portanto, como a forma mais abrangente de um processo de urbanização extensiva, um corredor corresponde a uma faixa territorial, relativamente estreita e extensa, que une uma cidade ou região (cidade industrial, pólo econômico, cluster, etc.) a um porto ou cidade portuária. Trata-se, portanto, de uma nova configuração territorial cuja hierarquia se estabelece em função de uma atividade



econômica hegemônica, de um grande projeto industrial e de projetos de infra-estrutura diversos (transporte, energia e telecomunicações). Novas identidades territoriais se constroem em função da circulação de mercadorias, de pessoas, de informações, etc. (MIRANDA, 2009, p.3/4).

Logo, uma configuração territorial definida segundo um modelo de desenvolvimento hegemônico, está geralmente associado ou eminentemente comprometido com a ordem global, embora o “consentimento” também venha da ordem local. De maneira geral, a circulação das pessoas e das mercadorias incita a construção de infraestruturas, como a exemplo do anel rodoviário, que exprimem uma relação entre os constrangimentos do território e as técnicas dominadas pelo homem, ensejando assim uma organização rígida do espaço, que se torna prisioneiro de processos conjunturais (instalação da Rota Rodoviária Bioceânica), que levam os grupos consentidores do processo no plano local a engendram territorializações que fazem uso dos dilemas sociais (falta de moradia, por exemplo), incutindo na mente de boa parte da sociedade que o “desenvolvimento” tem seu preço.

Dessa forma, é inevitável afirmar que o projeto da Rota Rodoviária Bioceânica, cujo anel rodoviário é parte, pelo menos nessa Zona de Fronteira, ignora a produção geográfica e historicamente constituída nesse setor da cidade de Corumbá, no qual as pessoas construíram suas relações sociais. O processo de globalização, nesse caso, cria assim novas configurações territoriais cujas identidades e funcionalidades são redefinidas pelo ponto de vista hegemônico dos grupos ligados ao Estado, como também, contempla interesses externos.

Por conseguinte, nota-se que as racionalidades atreladas à ordem global e à local, como explica Milton Santos, enfrentam-se num processo dialético, que no caso dessa Zona de Fronteira, proporciona o surgimento de pontes, a tentativa de instalação de distritos industriais e, principalmente, de “novos” trajetos de rodovias que com o discurso do “desenvolvimento” cobram um elevado preço social e que, em grande parte, virá a favorecer somente a classe dominante.

Por exemplo, o viaduto da rua 13 de Junho é uma infraestrutura de transporte cujo projeto original remonta a década de 1970 (a exemplo do projeto do anel rodoviário), o objetivo era diminuir o fluxo de veículos da Rua

Dom Aquino Corrêa<sup>45</sup>, pois daria continuidade ao tráfego na rua 13 de junho, que tem início na parte central da cidade, em direção ao Bairro Dom Bosco até chegar a Rodovia Ramon Gomez, daí em direção as cidades bolivianas dessa Zona de Fronteira.

Todavia, atualmente no final da rua 13 de Junho existe o terreno em que fora construído o prédio da Prefeitura da Cidade Corumbá/MS e ao lado dessa edificação encontra-se o CAIC – Centro de Atendimento Integral a Criança – Padre Ernesto Sassida. Dessa forma, estas duas áreas outrora estavam destinadas à instalação de um trecho rodoviário que daria continuidade a própria rua 13 de junho, vinculando-a a Rodovia Ramon Gomes, isso significa que com as edificações não cabe consecução do antigo projeto.

Logo, antes da materialização do equipamento existia uma cratera que separava a rua Treze de Junho e a única forma de atravessar esse “grande buraco” era através de uma escada, o local ficou conhecido pelos moradores do centro como o “buracão da treze”, que somente podia ser acessado pela “escadinha da treze”.

O fato é que nas encostas dessa cratera residiam (muitas pessoas ainda moram nessas áreas) muitas famílias que conviviam com deslizamentos erosivos, sobretudo, nos períodos de chuvas, muito comum em Corumbá nos meses de dezembro e janeiro, causando muitos acidentes. Segundo a imprensa local os investimentos para a construção do aparelho (viaduto da 13 de junho) somaram cerca de R\$ 2.979.271 e logicamente o prefeito e seus aliados ganhavam todos os créditos. O Jornal “Correio de Corumbá” em sua edição nº 2.538 de setembro de 2011 trazia a seguinte notícia:

A obra é faraônica para esta pequena cidade que ganha ares de metrópole [...] O viaduto da rua 13 de Junho é considerado uma das maiores construções públicas realizadas durante a gestão do prefeito Rüter Cunha de Oliveira, através de solicitação do deputado Paulo Duarte<sup>46</sup> para a liberação da verba junto ao Ministério do Planejamento (MATOS, 2011, p.11).

Entretanto, é preciso ressaltar que com a construção da “obra faraônica” grande parte das famílias que residiam nessas áreas de risco foram

---

<sup>45</sup> Essa via atravessa todo o perímetro central da cidade e termina no Bairro Dom Bosco, a sua continuação é a Rodovia Ramon Gomez que dá acesso ao Porto Seco da AGESA e ao posto de fiscalização da Receita Federal na área “limítrofe” do Brasil com a Bolívia e as cidades bolivianas dessa Zona de Fronteira.

<sup>46</sup> Candidato a prefeito em 2012, apoiado pelo seu antecessor, e vencedor das eleições municipais.

deslocadas para as mencionadas unidades habitacionais construídas com recurso do PAC, ou seja, estas pessoas foram encaminhadas para as residências que se localizam nas faixa de domínio do anel rodoviário (As unidades habitacionais do Programa “Feliz Viver”).

Ressaltamos que além dessas unidades, existem aquelas que se localizam no Conjunto Ana de Fátima Brites Moreira, no bairro Guatós. O detalhe nessa afirmação é que esses aparelhos urbanos se localizam na faixa de domínio das rotas alternativas<sup>47</sup> que são acessadas pelos veículos de cargas pesadas rumo as vias do anel rodoviário, fazendo então percursos que passam por grande parte do Bairro Nova Corumbá.

Em nosso trabalho de campo constatamos, que por meio dessas rotas alternativas, grande parte dos veículos pesados que chegam a porção sul da cidade de Corumbá, via BR-262, acessam o anel rodoviário sem trafegarem pela rua Rio Grande do Sul (entrada oficial do equipamento). De uma forma ou de outra, a maioria dos veículos que seguem em direção a EADI-AGESA ou que se encaminham para a Rota nº 2 e que depois dirigem-se para o Porto Seco, trafegam pelo perímetro urbano de Corumbá.

Assim, o equipamento rodoviário que fora materializado no sentido de dinamizar as operações circunscritas ao comércio internacional entre Brasil e Bolívia, como também, a fim de contribuir com os fluxos inerentes a Rota Rodoviária Bioceânica, até o momento, interage de forma precária com a sociedade, agredindo-a. Mas por conta do “desenvolvimento”, os constrangimentos pelos quais esses indivíduos passam são mitigados, levando-os crer que para serem felizes, para conviverem futuramente com o “progresso”, um preço deve ser pago no presente.

---

<sup>47</sup> Os veículos de cargas pesadas utilizam-se da rua Rio Grande do Norte, principal via do conjunto Ana Brites Moreira, que incide sobre a rua Ciriaco de Toledo e Marechal Deodoro, o trajeto por essas últimas permite se chegar a rua Rio Grande do Sul, ou seja, esta é o acesso oficial do anel rodoviário para os caminhões que vão em direção a EADI-AGESA. Com a utilização das mencionadas vias alternativas a rua Rio Grande do Sul não é acessada como o previsto.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Tentamos demonstrar com essa discussão alguns dos “deslocamentos” da Rota Rodoviária Bioceânica na Zona de Fronteira Brasil/Bolívia, em Mato Grosso do Sul, mais especificamente na cidade de Corumbá/MS. O equipamento rodoviário que pertence ao sistema logístico da mencionada Rota, está engendrando movimentos em diferentes direções e velocidades que não se resumem a concepção reticular.

Nesse contexto, os mencionado equipamento, então instalado para facilitar a integração econômica de Brasil e Bolívia, “passa por cima” da condição espaço-temporal de alguns segmentos sociais que vivem, trabalham e criam suas condições de convivência e sobrevivência.

Por exemplo, o anel rodoviário de Corumbá/MS configura-se como um aparelho fora de seu tempo (extemporâneo). Constatamos que operacionalmente é limitado e oferece perigo para as pessoas que residem na faixa de domínio do seu traçado, como também, é um equipamento que não contribui para dinamizar os fluxos do comércio internacional e compromete, a priori, o projeto de integração entre Brasil e Bolívia. Contudo, para os políticos, esse equipamento rodoviário é a materialização do “desenvolvimento” e do “progresso”, e nem precisamos dizer que é utilizado como instrumento para se ganhar votos.

Ressaltamos também, que ao citarmos pessoas públicas, de forma alguma queríamos atingi-las, prejudicá-las ou fazer oposição política-partidária. A nossa discussão não tem a intenção de panfletar a favor ou contra ninguém. Apenas, demonstramos os diferentes vieses discursivos acerca de uma dada conjuntura e como determinadas ações estão se desenrolando.

Dessa forma, através das diferentes falas e práticas que se relacionam a instalação do equipamento de transporte da Rota Rodoviária Bioceânica na Zona de Fronteira Brasil/Bolívia, em Mato Grosso do Sul, mais especificamente em Corumbá, pudemos averiguar alguns dos aspectos funcionais circunscritos aos discursos defensores do processo de integração que possibilitam aos grupos hegemônicos a dominação do território em detrimento aos interesses das demais classes que constroem a sociedade.

É mister enfatizar que algumas questões, principalmente, àquelas concernentes ao sistema logístico da supracitada Zona de Fronteira merecem novas investigações. Por ora podemos afirmar que o equipamento e sua limitada funcionalidade vão de encontro ao contexto temporal da cidade de Corumbá, reconfigurando o território mediante os interesses hegemônicos, inseridos nas práticas concernentes a ideologia da integração, que de alguma forma materializa antigos sonhos, mas na realidade acentuam as assimetrias já existentes na realidade efetiva (histórica e geográfica) desse território.

Destacamos que não foram considerados os aspectos gerais do modelo de transporte e logística aduaneira da Zona de Fronteira em questão, apenas tratamos das etapas chaves ou pontos relevantes ao sistema de circulação referente ao anel rodoviário instalado na cidade de Corumbá/MS. Sendo assim, é preciso que ocorra o melhoramento das vias de acesso aos terminais de armazenamento e distribuição de mercadorias nessa localidade de fronteira (como é o caso do anel rodoviário).

Para maiores detalhamentos seria preciso uma análise teórica mais aprofundada e um trabalho de campo mais específico, no sentido de construir um modelo bem fundamentado em conceitos logísticos avançados, que possa atender aos desafios de se operar em um mercado globalizado. No caso de futuras investigações científicas, será necessário um estudo que contemple e aborde o sistema de transporte e logística aduaneira integrada circunscrito a Santa Cruz de la Sierra, bem como, os aspectos operacionais relacionados aos portos de Iquique e Arica no Chile, do sistema logístico-operacional da Rota Rodoviária Bioceânica em território peruano, como também, que possa analisar os seus liames com as relações de trabalho.

Assim, averiguamos, sobretudo, a interação entre discursos, práticas e arranjo territorial que pôde ser percebida através das articulações políticas, ensejadas mediante interesses partidários, que no bojo de instalação dos equipamentos (em específico o anel rodoviário de Corumbá/MS) da Rota Rodoviária Bioceânica deram novas formas materiais ao território, apresentando-se insalubres a parcela da sociedade. Bem como, o “desenvolvimento”, materializado numa rodovia, contempla os deslocamentos reticulares das mercadorias, entretanto, por ora, parece impedir “o caminhar” de brasileiros e bolivianos na mencionada Zona de Fronteira. A mencionada

rodovia bioceânica, não está proporcionando somente atilhos físicos entre brasileiros e bolivianos, com a instalação da mesma, os discursos e as práticas interagem, realçando constrições que precisam ser mitigadas.

Fizemos o possível para encaminhar racionalmente as conclusões do estudo de caso sobre alguns aspectos logísticos, políticos, econômicos e sociais referentes à cidade de Corumbá, centro nodal da Zona de Fronteira do Brasil/Bolívia, em Mato Grosso do Sul, cuja singularidade proporcionou a produção de uma realidade particular. Realidade que tentamos analisar com o olhar das Ciências Humanas, transdisciplinarmente, descrevendo as características dos fenômenos, estabelecendo relações entre as variáveis analíticas, articulando-as com as categorias da totalidade espacial.

## REFERÊNCIAS

ARRETCHE, M. Democracia, federalismo e centralização no Brasil. Rio de Janeiro: FGV, 2012.

BARAT, J. Logística e transporte no processo de Globalização: oportunidades para o Brasil. São Paulo: UNESP: IEEI, 2007.

BRASIL. Ministério da Integração Nacional. Proposta de reestruturação do Programa de Desenvolvimento da Faixa de Fronteira. Brasília: MIN, 2005.

BRASIL. Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes. Diretoria de Infra-Estrutura Rodoviária. Coordenação Geral de Operações Rodoviárias. Manual de Procedimentos para a Permissão Especial de Uso das Faixas de Domínio de Rodovias Federais e Outros Bens Públicos sob Jurisdição do Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes – DNIT. Brasília: DNIT, 2008.

BRASIL. Ministério dos Transportes. Terminologias Rodoviárias Usualmente utilizadas. Brasília: MT, 2007.

BRASIL. Constituição (1988). Constituição da República Federativa do Brasil: Texto constitucional promulgado em 5 de outubro de 1988 com alterações adotadas pelas Emendas constitucionais nº 1/92 a 32/2001 e pelas Emendas Constitucionais de Revisão nº 1 a 6/94. Brasília: Senado Federal, Subsecretaria de Edições Técnicas, 2001.

BRASIL. Ministério dos Transportes. Norma DNIT 003/2002 – PAD. Brasília: MT, 2002.

CARRETA DOLY In: TGL TRANSPORTES, GUINDASTES E LOCAÇÕES. Disponível:<<http://tglpesados.com.br/index.php/equipamentos/caminhoes/carreta-dolly>>. Acesso em 12 jan. 2012.

CARLOS, A. Integração garante obras do Anel Viário e BR-262, diz Cássio. Subsecretaria de Comunicação Institucional, Corumbá/MS, p.01, 23 jul. 2009.

CASTILLO R., et al., Logistic and intensive agriculture in the Cerrado: the new brazilian railroad system. TERRAE, 8(1-2): 19-25, 2011.

CASTORIADIS, C. "Reflexões sobre o "desenvolvimento" e a "racionalidade" In: \_\_\_\_\_. As encruzilhadas do labirinto/2 - os domínios do homem. Trad. José O. A. Marques. São Paulo: Paz e Terra, 1987, p.135-158.

COSTA, W. M. “Políticas Territoriais Brasileiras no Contexto da Integração Sul-Americana.” Revista Território, Rio de Janeiro n. 07, Jul./Dez. 1999, p. 25 - 41.

CORRÊA, R. L. “Interações Espaciais” In: CASTRO, I. E.; GOMES, P. C. C. e CORRÊA, R. L. In: Explorações Geográficas. RJ: Bertrand Brasil, 1997.

Delcídio diz que contorno rodoviário mostra harmonia. Delcidio139.com, p.01, 28 jun. 2010. Disponível em: <<http://www.delcidio138.com.br/noticias/34-capa>>. Acesso em: 10 jan. 2012.

DECLARAÇÃO CONJUNTA. Governos de MS e Santa Cruz firmam acordo bilateral. DiárioMS, Dourados, p. 01, 21 jan. 2006. Disponível em: <<http://www.diarioms.com.br>>. Acesso em 20 nov.2011.

DECRETO Nº 5.856, DE 19 DE JULHO DE 2006. Disponível em:<<http://www.planalto.gov.br>>. Acesso em 15 dez. 2011.

EGLER, C. A. G. “Mercosul: um território em construção?” In: Ciência e Cultura (SBPC), v.58, n.1, 2006, p.24-32. Disponível em:<<http://cienciaecultura.bvs.br/>>. Acesso em: 10 jan. 2012.

EADI - Estação Aduaneira Interior In: O que é uma EADI?. - 2ºed., rev. e atualizada. Belo Horizonte: SEBRAE/MG, 2005. 24 p. il. (Série Cooperação Internacional).

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)>. Acesso em: 20 nov. 2011.

HAESBAERT, R. O Mito da Desterritorialização: Do “Fim do Território” à Multiterritorialidade. – 2º Ed. – Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006.

KELLY, P. “Traditional Themes of Brazilian Geopolitics” In: KELLY, P.; CHILD, J. Geopolitics of the Southern cone and Antarctica. Boulder and London: Lynne Rienner Publishers, 1988, p. 111-122.

LEI Nº 6.766, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1979. Disponível em:<[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/L6766.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L6766.htm)>. Acesso em 10 dez. 2011.

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997. Disponível em:<[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/L9503.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9503.htm)>. Acesso em 10 dez. 2011.

LEI Nº 10.932, DE 03 DE AGOSTO DE 2004. Disponível em:<[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/L10932.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L10932.htm)>. Acesso em 10 dez. 2011.

LEI Nº 6.815, DE 19 DE AGOSTO DE 1980. Disponível em:<[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/L6815.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L6815.htm)>. Acesso em 10 dez. 2011.

LEO, S. Integração sul-americana volta à agenda. 2011. Disponível em:<<http://www.outroladodanoticia.com.br/inicial/>>. Acesso em 22 nov. 2011.

LOPES, X. Bolívia, Chile e Brasil anunciam lançamento de Corredor Bioceânico. Disponível em:<<http://visãoglobal.org/2007/12/17/Bolívia-chile-brasil-anunciam-olancamento-de-corredor-bioceanico>>. Acesso 22 nov. 2011.

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.

MARTIN, A. R. Brasil, Geopolítica e Poder Mundial: o Anti-Golbery. Tese (Livredocência), Universidade de São Paulo, São Paulo, 2007.

MATOS, G. “Moradores elogiam o novo viaduto da 13 de junho e pedem policiamento contra delinquentes e usuários” In: CORREIO DE CORUMBÁ. Edição nº 2.538, setembro de 2011.

MELO, S. C. Mato Grosso no Centro-Oeste Sul-Americano. Cuiabá: UFMT, 2005.

MELO, R. A. & SETTI, J. R. Fluxos mínimos de veículos para implantação de faixas adicionais em aclives de rodovias de pista simples. TRANSPORTES, v. XV, n. 1, p.16-23, junho 2007.

MELLO, L. I. A., A geopolítica do Brasil e a Bacia do Prata. São Paulo, Tese, Ed. do autor, 1987.

MENDONÇA, L. S. Logística de Armazenagem e distribuição dos produtos Sadia pelo Centro de Concentração e Distribuição da Unidade Uberlândia – MG. 2009. 75 f. Monografia (Especialização em Geografia) – UFU, Uberlândia.

MIRANDA, G. M. “IIRSA: Guerra entre as cidades locais e entre corredores globais” In: Anais da Anpege, Curitiba, 2009.



MINISTÉRIO DAS RELAÇÕES EXTERIORES. Item a) América do Sul. Relações com países sul-americanos. Infraestrutura. Extensão máxima. Quatro laudas. Disponível em:< <http://www.itamaraty.gov.br/temas/balanco-de-politica-externa-2003-2010/1.1.6-america-do-sul-infraestrutura>>. Acesso em 22 nov. 2011.

OLIVEIRA, T. C. M. “Os elos de integração: O exemplo da fronteira Brasil-Bolívia” In: COSTA, E. A & OLIVEIRA, M. A. M (Org.). Seminário de Estudos Fronteiriços. Corumbá: UFMS, 2009, p. 25-44.

\_\_\_\_\_. “Transporte de Commodities do Agronegócio e de Mineral na Fronteira Brasil-Bolívia: Um estudo sobre a estrutura portuária em Corumbá, Ladário, e Puerto Quijarro” In: NAVARRO, E. M. M. et al. (org.). 40 anos do Campus do Pantanal. Corumbá: Ed. UFMS, 2007, p.41-60.

OLIVEIRA, G. C. Brasil, Bolívia e Chile articulam funcionamento de corredor interoceânico. Secretaria do Estado de Obras Públicas, 2008. Disponível em: <http://www.seop.ms.gov.br/index.php?>>. Acesso em 20 nov. 2011.

PEDROZA, D. Construções às margens de rodovia. Verde Ghaia, Curitiba, p.01 a 02, 03 maio 2012. Disponível em: < <http://www.canalvg.com.br/index.php/>> . Acesso 06 maio 2012.

RESOLUÇÃO Nº 12/68 DO CONTRAN. Disponível em:<<http://www.guiadotrc.com.br/lei/res1298.asp>>. Acesso em 20 jan. 2012.

RESOLUÇÃO Nº 68, DE 23 DE SETEMBRO DE 1998. Disponível em:<<http://www.guiadotrc.com.br/lei/novaresolucao68.pdf>>. Acesso 15 dez. 2011.

RODRIGUES, P. R. A. Introdução aos sistemas de transporte no Brasil e à logística internacional. 4 ed. São Paulo: Aduaneiras. 2007.

SANTOS, M. A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção. São Paulo: Hucitec, 1996.

SOUZA, O. R. G. Do conflito à cooperação internacional: Relações Brasil/Bolívia. Campo Grande-MS: UNIDERP, 2004.

TRAVASSOS, M. Projeção continental do Brasil. 4º ed., São Paulo: Cia. Ed. Nacional, 1947.

TRATADO DE AMIZADE, COOPERAÇÃO E COMÉRCIO ENTRE A REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E A REPÚBLICA DA BOLÍVIA. Disponível em: <[http://dai-mre.serpro.gov.br/atos-internacionais/bilaterais/1977/b\\_61/>](http://dai-mre.serpro.gov.br/atos-internacionais/bilaterais/1977/b_61/>). Acesso em: 10 nov. 2011.

XAVIER, M. “Os sistemas de engenharia e a tecnicização do território” In: SANTOS, M. & SILVEIRA, M. L. Brasil: território e sociedade no início do século XXI. São Paulo: Record, 2001, p.329-344.

## **Parte 3**

### ***O CHÃO, MARGINALIDADE E O FIM DO MUNDO***

## A FRONTEIRA CHÃO COM MANOEL DE BARROS: DO ESPAÇO-TEMPO LISO AO ESTRIADO NA INVENÇÃO DE UMA LITERATURA MENOR

Thiago Rodrigues Carvalho (UFGD)<sup>1</sup>

Jones Dari Goetttert (UFGD)<sup>2</sup>

**Resumo:** Este é um texto que deseja ser uma escrita sobre o chão. Como resultado de nossas perambulações pelos limites internacionais entre Brasil e Paraguai, ele narra a fronteira como chão de estrias e lisuras, densidades e ausências, complexas vivências. Perspectivas analisadas por agenciamentos de imagens observadas e sentidas na poesia de Manoel de Barros. Promovemos o encontro entre a poesia que revela o chão e os espaços fronteiriços viajados, achando e inventando no mundo vivido, descaminhos que ligaram (?) a literatura poética as nossas experiências, não sabemos se conseguimos fazer isso? No entanto, sem rumo e nem comprovações, nos deparamos com “geograficidades” do ínfimo, espacializadas por uma literatura menor, que também permitiu encontrar outras maneiras de experimentar e sentir espacialidades de uma Geografia Menor (?).

**Palavras-chave:** Geografias; Manoel de Barros; Chão; Fronteiras.

**Resumen:** Se trata de un texto que desea estar escribiendo en el suelo. Como resultado de nuestro deambular por las fronteras internacionales entre Brasil y Paraguay, que narra la frontera como pavimentos y lisuras estrías, densidad y Ausencias, experiencias complejas. Las perspectivas analizadas por conjuntos de imágenes visto y sentido en la poesía de Manoel de Barros. Promovemos el encuentro entre la poesía que revela el suelo y las zonas fronterizas recorridas, encontrar e inventar el mundo vivido, que llaman mala dirección (?) Literatura poética de nuestras experiencias, no sabemos si podemos hacer esto? Sin embargo, ninguna dirección y no hay pruebas, nos encontramos con "geograficidades" el más pequeño, espacializada por una literatura menor, que también permitió encontrar otras maneras de experimentar y sentir la espacialidad de Geografía Minor (?).

**Palavras-chave:** Geografias; Manoel de Barros; piso; Fronteras.

## O CHÃO QUE CONDECORA O VIVER

*Quando de primeiro o homem era só,  
Bernardo era. Veio de longe com sua pré-  
história [...] Repositório de chuva e bosta de  
ave é seu chapéu. Não sabe se as vestes  
apodrecem no corpo senão quando elas  
apodrecem. É muito apoderado pelo chão  
esse Bernardo [...] (BARROS, 1985, in Poesia  
Completa, 2010, p.211).*

<sup>1</sup> Doutorando PPGG/UFGD, email: [trccarvalho1@yahoo.com.br](mailto:trccarvalho1@yahoo.com.br)

<sup>2</sup> Orientador/professor PPGG/UFGD, email: [jonesdari@ufgd.edu.br](mailto:jonesdari@ufgd.edu.br)

Com Bernardo Manoel de Barros compôs um “ser” do chão, ou apoderado por ele. Com artimanha para “transfazer” a natureza (“Bernardo montou no quintal sua Oficina de Transfazer a Natureza” (BARROS, 1989, *in* Poesia Completa, 2010, p.245)), o poeta “deu vida” a um ente que não é necessariamente humano, no entanto, não deixa de ser um personagem com características de uma pessoa. Como representação, Bernardo acaba sendo uma obra de arte ou, como o próprio poeta se refere uma “artesanía”, que foi imaginada pelos elos inventados/existentes entre o “[...] verdor primal das águas com as vozes da civilização [...]” (BARROS, 1985, *in* Poesia Completa, 2010, p. 199). BARROS, 1985, *in* Poesia Completa, 2010, p. 199).

Bernardo<sup>3</sup> é um *desheroi* (BARROS, 1966, *in* Poesia Completa, 2010, p. 125). Lapidado como oposição (?), negação (?), superação (?), aleatório (?), indiferente (?), é tão expressivo e contundente diante dos valores da modernidade, que parece ser uma antítese do “Homem Moderno”<sup>4</sup> (fortemente centradas na imagem de um sujeito universal, masculino, ocidental, branco, cristão, heterossexual, adulto, produtivo, competidor, racional, prático, dinâmico, de coragem, predicados para afirmação de um “autêntico vencedor”). Enquanto Bernardo é encantador de palavras que “[...] recolhia coisas de nada, nadeiras, falas de tontos, libélulas – coisas Que o ensinavam a ser interior [...]” (BARROS, 1989, *in* Poesia Completa, 2010, p. 241), pois é nele que as coisas exuberam.

Quando leio Manoel de Barros descrevendo Bernardo e compondo os arranjos que condecoram suas “desvirtudes” poéticas, me vem à imagem de uma pessoa desencontrada na fronteira<sup>5</sup>, vivendo em um sítio próximo aos limites internacionais da fronteira Brasil (Aral Moreira) Paraguai, onde nos foram revelados interessantes particularidades do lugar fronteira, que fazia com que os sujeitos que o habitavam, fossem alguma forma, apoderados pelo chão.

O “Bernardo” que a poesia de Manoel de Barros me fez ver na realidade vivida, não foi necessariamente, um sujeito com características iguais ao

<sup>3</sup> Bernardo é um dos alter ego do poeta que cria narrativas alucinantes para (des)compor o personagem, no livro onde é possível encontrar uma descrição ampla é o “Guardador de Águas (1989)”. Obra que, como a interpreto, apresenta nos primeiros XV tomos, uma descrição minuciosa de Bernardo.

<sup>4</sup> Como proposto por Hall (2004), o pensamento Ocidental produziu três sujeitos como personificação do Homem Moderno, o Iluminista, sociológico e pós-moderno (HALL, 2004, p. 26).

<sup>5</sup> Visita técnica realizada na disciplina de Migrações, Territórios e Identidades, oferecida pelo Programa de Pós-graduação em Geografia da UFGD. Quando percorrendo os deslimites da fronteira entre o Brasil e o Paraguai.

personagem dos livros. Ao que me lembro, não consegui ver seu chapéu de palha, nem seu fumo e/ou espelhinho que ele supostamente poderia esconder meio os cabelos. Apesar de poder caminhar as margens de um pequeno riacho que passava no fundo de sua chácara, não consegui perceber se aquelas águas foram encurtadas por ele? Mas, mesmo assim, tive a impressão de ter visto o silêncio preso por fivela (?), disperso por toda a propriedade, com dúvida, percebi que quando chegamos à chácara, acabamos por desprender diversos sons e ruídos que encobriram o barulho do silêncio, o que permitiu vê-lo, porem, sem ouvi-lo.

Apesar de tudo, desde o primeiro instante, tive certeza de estar diante de um ser apoderado pelo chão<sup>6</sup>. Nas primeiras palavras quase inaudíveis, pois era perceptível a “[...] caverna de pássaro dentro de sua garganta escura e abortada [...]” (BARROS, 1985, *in* Poesia Completa, 2010, p.211), foi possível perceber que estava diante de um [...] homem percorrido de existências (BARROS, 1989, *in* Poesia Completa, 2010, p.240). Sua narrativa sobre o lugar que vivia tinha cheiro de memória longa, estremecida pelos descasos que lapidam os esquecimentos.

---

<sup>6</sup> Para fins metodológicos, em nosso trabalho chamaremos a pessoas que está sendo associado ao personagem “Bernardo” de Senhor k.

**Imagens 1. Senhor K. e retratos de sua propriedade nos limites internacionais do Brasil com Paraguai.**



Fonte: OLIVEIRA, Barbosa; CASTRO, Maria Amábili  
Organização: Thiago Rodrigues Carvalho

Na imagem acima, que é resultado de um conjunto de fotos capturadas individualmente, acima o Senhor K., compreendido nesta leitura como esboço em vida do Bernardo de Manoel de Barros e as demais fotos são retratos de diferentes partes da propriedade. A casa e a ponte de madeira, as águas represadas e a da roda d'água, a cerca, tudo ali fora construído pelas mãos do Senhor K. e família. O que forma uma continuidade de paisagens transformadas, produzidas e reproduzidas, por aquele que foi um dos primeiros proprietários

naquela região, sobretudo, após o enfraquecimento dos domínios indígenas locais.

A casa (que teve sua primeira versão construída toda de rochas que foram cortadas com machado, o peso dessa informação só pode ser medido por mãos que já trabalharam com o instrumento), as cercas; mangueiros; os pomares de frutas e a própria estrada, foram abertas, construídas e mantidas pelo Senhor K. durante décadas de sua vivência naquele lugar.

Olha para o chão daquele lugar que pretende ser pensado pelo Estado Nação, tanto brasileiro quanto paraguaio, como limites internacionais, permitia perceber uma espacialidade transformada, uma paisagem redefinida e em constante processo transitório, ao mesmo em que, era possível ver e ouvir pelas histórias narradas pelo Senhor K., os primitivismos daquele lugar, experimentado espacial e narrativamente falando.

### **O ESPAÇO-TEMPO LISO E ESTRIADO NO CHÃO DOS DESLIMITES INTERNACIONAIS FRONTEIRIÇOS**

A narrativa do Senhor K., era imagética, pois tínhamos a paisagem alicerçando a imaginação. O lugar de moradia se aproximava de um espaço-tempo “estriado” (DELEUZE, 1997), porém, suas estrias e rugosidades (SANTOS, 2006) eram incipientes, rudimentares, e remetiam, quase sempre, ao passado. O lugar parecia ser feito por um universo técnico ainda pouco mecânico, com grande dependência da energia humana. Um lugar insipiente, em construção, inaugural, constituído por estrias e marcado por lisuras, ainda não rasuradas em sua totalidade pelos processos produtivos mais recentes. O Senhor K., tentando explicar as origens dos processos de configuração das paisagens, fazia sentir suas estórias como se fossem descrições de uma vanguarda-primitiva<sup>7</sup>, o que me permitiu perceber mais tarde, que “[...] num espaço tempo liso ocupa-se sem contar, ao passo que num espaço-tempo estriado conta-se a fim de ocupar” (DELEUZE, 1997, p.183).

---

<sup>7</sup> Segundo se sabe, a Vanguarda Primitiva foi inventada como estilo poético da escrita de Manoel de Barros e Douglas Diegues, únicos integrantes e representantes do movimento no Brasil e no mundo. A analogia se baseia na impressão obtida ao ouvir o Senhor K., comentar seus feitos de vanguarda naquele lugar, cerceado por uma paisagem enfeitada de primitivismo.

O Senhor K ao se “estanciar” por aquelas terras se viu como primeiro homem, Bernardo era. “Desbravador”(!?), “pioneiro”(!?), “fundador” (!?), “colonizador”(!?), etc., os adjetivos poderiam ser vários, mas a maior parte deles de certa forma, não aludem para a complexa relação existente naquele chão que, quando encontrou o Senhor K., ainda não havia sido estriado!? O que parece é o contrário, em menor escala é claro, povos originários diversos também transformaram situações e o lugar durante suas vidas, mesmo assim, as mudanças, sobretudo após o processo de ocupação não indígena, produziram-se sobre um espaço-tempo liso, que se estriou e enrugou ao longo das décadas, na relação recorrente em fazer daquele chão, o limbo marginal de fortalecimento de territorialidades, chão de múltiplas referencias, espaço de vida. Olhando para o chão e o Senhor K., foi possível perceber que o significado de fronteira se estende há múltiplas possibilidades de negociação, sendo o Estado, apenas uma delas.

A fronteira quando refletida como sertão (SOUZA, 1997; GALETTI, 2000; MORAES, 2008; 2009; CHUAÍ, 2000), acaba sendo concebida como espaço-tempo liso, apesar de possuir marcos que estriam e definem o território no nível dos Estados nacionais (ao ponto de nos convencer que estávamos, durante nossa viagem de campo, percorrendo a linha internacional entre Brasil e Paraguai). O liso e o estriado podem se articular em múltiplas combinações que afirmam e negam presenças e ausências.

[...] o espaço liso não para de ser traduzido, transvertido num espaço estriado; o espaço estriado é constantemente revertido, devolvido a um espaço liso. Num caso, organizar-se até mesmo o deserto; no outro o deserto se propaga e cresce; e ao mesmo tempo [...] (DELEUZE, 1997, p. 180).

Na espacialidade de fronteira, para diferentes sujeitos sociais e formas de territorialidades, há transições entre o liso e o estriado chegando mesmo a confundi-los em diferentes relações/observações. Se os limites internacionais definem territórios de soberania entre Estados, a fronteira vivida vai se materializando por comparecimentos e lacunas do poder de Estado, bem como também de outros referencias, como aquelas que atribuíram sentidos ao local escolhido para a edificação da residência do Senhor K., e família.

O Senhor K. e sua esposa, com a aquisição do pedaço de chão, saíram à cavalo percorrendo possíveis locais para construir a casa, quando localizaram



no sopé de uma encosta de aproximadamente 70 metros de altitude, um conjunto de árvores frutíferas (onde está sua residência hoje) que, segundo o Senhor K., combinavam na paisagem, a luz do luar em uma noite de verão. O casal, no efervescer ou não da paixão de recém-casados, foram ao chão coberto por capim, e naquele lugar passaram a noite, ao amanhecer tinham a certeza de que o local era apropriado aos seus desejos.

Mesmo sem ser produzido de maneira mais direta pelo homem, o lugar encontrado era estriado por corresponder às expectativas imaginadas para a vivência, o que permite perceber que o próprio ato de pensar o espaço se identificando com ele, produz referências que o demarcam o campo de relação pessoa-chão, produzindo um sentido espacial que pode ser concebido como o início dos estriamentos.

Os deslimites das fronteiras internacionais do território brasileiro possibilitaram múltiplos movimentos de produção durante seu processo de construção. Desde as preocupações da Geopolítica (escolas de guerra?), estratégicas para os domínios do poder político sobre espaços e feições físicas (rio, montanhas usados como marco de definição dos limites internacionais), na clássica fórmula apresentada em forma de discurso para os interesses de Estado, quais sejam, o território, a população e a segurança; até as concepções mais progressistas postas por Becker (1988), compreendendo a fronteira como espaço-recurso, zona de territorialização de diferentes forças de atuação “[...] geradoras de realidades novas [...]” (BECKER, 2004 [1988], p. 20), permitindo conceber a coexistência de várias fronteiras em movimento, intercalando em diferentes escalas mobilizando fronteiras internas assentadas de maneira assimétrica com os limites internacionais do território nacional.

Aprofundando e tornando a análise mais rica do ponto de vista das formas de sobrevivência das pessoas nos territórios fronteiriços, observamos espacialidades fronteiriças serem “(des)pensadas” pois a meu ver implica um processo de desconstrução de “certos” discursos sobre fronteiras no Brasil, como lugares produtores de certa *condição fronteiriça*: “[...] As fronteiras são lugares da contradição, ao mesmo tempo periféricos aos estados-nação e plenos de alternativas políticas e econômicas oferecidas pelo trânsito fronteiriço [...]” (DORFFMAN, 2013, p. 9), as aberturas e possibilidades legais ou ilegais são transgressivas aos limites impostos as vivências na fronteira, fazendo das

possibilidades de negociação o *lugar*, ou em alusão a Manoel de Barros, o “achadouro” de onde afloram as idiossincrasias mais interessantes na análises sobre as fronteiras.

A fronteira ora se faz lisa como espacialidades de deslimites, um lugar anormal em suas indisciplinas pitorescas, outrora, é também um espaço estriado, marcado pelo poder de Estados, que procuram definir os limites do território de soberania, impondo códigos disciplinares específicos aos moradores que vivem ambos os lados da fronteira, portanto, negociam com os códigos e regras.

Um exemplo se tem, quando se observa o monumento do “marco” (imagem 2 abaixo) de fronteira, fixado no que seria simbolicamente a linha internacional entre Brasil e Paraguai, representa de maneira ambígua, a presença de algo (Estado), que ao mesmo tempo, é também, ausência para outras relações naquele lugar.

O marco fronteiriço representa uma marca de Estado. Mas a fronteira não é só território de soberania, sendo também, lugar de multiplicidades, chão de várias comunidades e grupos, sociais que fazem dos limites internacionais o lugar de vida e de transito entre os lados da fronteira. Já o Estado, a medida que estabelece símbolos nos limites internacionais, não opera esse desejo com diversas instituições presentes nos espaços de fronteira, do contrário, estabelece uma leitura parcial sobre as necessidades da fronteira, a partir de seus anseios, de controle, disciplina, segurança, ordem, o que gera um difusão de comportamentos de negociação nos territórios fronteiriços.

Apesar de o espaço ser estriado e demarcado para definir o que é Brasil e Paraguai, as famílias (imagem 3 abaixo) que residem nos limites internacionais vivem com grandes dificuldades e carências, afirmadas nas ausências e impossibilidades de um espaço-tempo liso (falta de diversas estruturas e instituições do Estado brasileiro), o que produz realidades difíceis ao cotidiano a algumas pessoas famílias e grupos sociais (diversa etnias indígenas), entre outros, ainda hoje, reafirmam a sensação de estarem desassistidas<sup>8</sup> pelo poder público local e/ou nacional.

---

<sup>8</sup> Fala mais que comum no discurso de pessoas ligadas a administração pública de municípios de fronteira, onde estivemos passando (Ponta Porã, Aral Moreira e Coronel Sapucaia).

**Imagem 2. Marco Internacional dos limites fronteiriços entre Brasil e Paraguai (município de Aral Moreira)**



Foto: OLIVEIRA, Barbosa.



**Imagem 3 e 4. Linha Internacional entre Brasil e o Paraguai (município de Aral Moreira), onde vive uma família.**



Fotos: BARBOSA, Oliveira.

As instituições corriqueiramente presentes nos limites internacionais da fronteira são as polícias de patrulhamento das fronteiras (Força Nacional; DOF Departamento de Operações de Fronteira, PEFRON Policia Especializada de Fronteira). As medidas de segurança impostas ao território fronteiriço pelas instituições de policiamento do Estado procuram estriar, vigiar e estabelecer controle sobre a fronteira o que inevitavelmente é compartilhado pelas pessoas e famílias de baixa renda que habitam os limites da fronteira, mas as carências demonstram que aquela mesma espacialidade é lisa por demandas sociais e espaciais básicas a sobrevivência dos que são a fronteira, vivendo seu chão, não apenas estando para garantir seus domínios.

O Estado ao garantir domínios sobre a fronteira não se faz presente com suas instituições para atender as demandas de todos os grupos sociais que habitam um espaço cheio de estrias produzidas legal e ilegalmente, mas que é liso no uso cotidiano social das famílias pobres que sobrevivem como empregados dos grandes proprietários rurais do agronegócio, perseverando em problemas considerados banais de nossa sociedade, como acesso a educação básica, saúde, comércio etc. Como lembrou Deleuze (1977), num caso organiza-se até mesmo o deserto, no outro o deserto se propaga e cresce.

O liso e o estriado estão presentes em diversas territorialidades da fronteira e dos limites fronteiriços e outros. Um jogo de imagens configuram territórios de fronteiras como espacialidades ambíguas, ambivalentes, difusas. Transita-se do liso ao estriado e vice versa e se produzem referências teóricas que contribuem para refletir as formas de territorialidades dos homens e mulheres que habitam a fronteira e produzem relações espaciais e temporais bastante pitorescas.

Tanto o Senhor k., que se fez e refez do liso ao estriado, fascinando a paisagem e as demais pessoas que conhecem os saberes de suas histórias, quanto as famílias de baixa renda que exprimidas e disciplinadas pela geometrização produtiva do agronegócio (o poço perfurado para acesso a água tinha 7 metros de profundidade (imagem 4) e cerca de dez metros da lavoura do agronegócio, demonstrando eminente risco de contaminação), vivem as desventuras nos espaços lisos e carentes de demandas que não lhes chegam. A ambiguidade se revela como desigualdades sociais e econômicas da divisão territorial do trabalho do capitalismo no campo nos limites internacionais

fronteiriços, só que aqueles que trabalham diretamente dependendo do campo, vivem as carências de um território geometrizado e técnico mecanizado, que coexiste com necessidades sociais e espaciais, cabendo para qualquer grupo social, o caráter de negociação ambivalente da fronteira que possui dois lados, diferentes formas de vidas. As estrias do agronegócio representam ganho para os proprietários e trabalho para os pobres, o espaço-tempo liso apreço como carência/ausência ao segundo grupo. Perceptível, o espaço estriado trabalha pela lógica de produção de riqueza, e incorpora parcial e precariamente grupos sociais que vivem a fronteira não como território de expansão das fronteiras agrícolas brasileiras, mas como limite possível de territorialidade precária, dificultosa, com lisuras mantidas para a força de trabalho do agronegócio.

O espaço-tempo liso e o espaço-tempo estriado são complexidades para pensar o chão em sua expressão do nu ao preenchido, do simples e banal aos complexos sistemas de significação onde as linhas dos terrenos correspondem aos planos do mapa. A fronteira pela dimensão do espaço-tempo liso e estriado se revela como lugar de múltiplas dimensões, que em jogos de escalas, compõem diferenças e desigualdades, possibilidades e limitações, disciplinamento e negociações; em uma espacialidade que, por sua natureza é diversa e preenchida por múltiplas temporalidades, onde se destacam diversos planos com espaço-tempo liso e estriados. Se fronteira é o horizonte do agronegócio, ela também tem ausências que em outras partes do território brasileiro não são comum, a modernização não homogênea faz da prosperidade um território de confirmação de pobreza.

O chão é a base tanto do espaço tempo liso, quanto do estriado. O chão é o início que permanece entre as transições dos espaços-tempos lisos aos estriados, o liso permite ver o primitivismo das relações espaço-temporais, ao mesmo tempo em que lança a ideia sobre seus outros significados, aprisionados pela “estriagem” que por força em hegemonia pretende defini-lo, torna-lo produtivo. Entretanto, o chão, que também é feito por “peraltagens”, travesso, se rebela com referências que limitam, permitindo aberturas que fazer perceber outros sentidos, cores e cheiros, que decoram/apontam multiplicidades.

A fronteira chão espaço-tempo liso e estriado, território de soberanias e poderes e também lugar de multiplicidades, pela força de hegemonização de seu produtor hegemônico (o Estado), aparece como um lugar de controle e

aberturas, fechamentos e dispersões, combinando forças de domínios e resistências aleatórias, diferentes. Assumindo a dimensão de um “Entre-lugar” (BHABHA, 2010), uma margem que escapa a repetição e ordem, ao controle produtivo, abrigando outras realidades.

A fronteira “entre-lugar” é o chão de Manoel de Barros, de onde são liberados coisas e significados inusitados e renovadores.

A poesia de Manoel brota dos meandros confinados entre o liso o estriado, o espaço novo do devir que é vislumbrado de uma linha de fuga, é desejo. O liso é potencial de novos enunciados que se configuram nas frestas de espaços-tempos estriados, a liberdade alvorece como multiplicidades, Manoel diz ter achado o “achadouro” onde vertem suas fertilidades, feito “agroval” de outras percepções do mundo.

Por essas, por outras e talvez (?), por todas mais, Manoel de Barros é inventor de uma literatura menor, própria, idiossincrática, relacional, reveladora de outras coisas cuja sua invenção, faz parte do que precisamos descobrir. Nesse sentido, a literatura e poética de Manoel de Barros aludem também a uma Geografia menor, produzida por coisa do chão, fronteiras de sentidos ainda não experimentados por escalas de importância maiores.

## **MANOEL DE BARROS: UMA LITERATURA MENOR PARA UMA GEOGRAFIA MENOR?**

Uma literatura menor não é a de uma língua menor, mas antes a que uma minoria faz em uma língua maior. No entanto, a primeira característica é, de qualquer modo, que a língua aí é modificada por um forte coeficiente de desterritorialização (DELEUZE, 1977, p.25).

Manoel de Barros poeta brasileiro é autor de uma literatura menor. Percorrendo mundos rememorados, imaginados e reinventados, o poeta criou escrita que desterritorializa a si próprio e as normas, bem como, os sentidos e significados do mundo. Sua poética se inscreve como uma literatura menor, que demanda uma linguagem própria para dar sentido às iluminuras da poesia. Cunhando a necessidade de outra linguagem o idioleto Manoelês Archaico, que foi uma língua criada, segundo o autor, a moda de um dialeto que os idiotas usam para falar com as paredes e com as moscas.

Para o autor a poesia é necessariamente algo produzido a partir do “desvalor”, sendo nessas espacialidades com significados “desimportantes” que fertiliza a criatividade do poeta: “[...] Tudo que a nossa civilização rejeita, pisa e mijá em cima, serve para poesia [...]” (BARROS, 1970, *in* Poesia Completa, 2010, p.146). O “traste”, o “inutensílio”, o “residual”, o “limo”, o “cisco”, o “trapo”, a “pedra”, o “nada”, o “andarilho”, como ideias/elementos recorrentes em sua poesia, acabam por serem, muitas vezes, os descortinadores de outras percepções, pois estão ligados às coisas “miúdas” abandonadas no/pelo chão.

Para descobrir as insignificâncias do mundo e as nossas é necessária escala geográfica que revela outras sensibilidades de valores, ao mesmo tempo, a sua poesia força o nascimento de uma linguagem própria. Tanto a escala quanto a linguagem, para se aproximarem do universo imaginativo barreano, precisam se refazer em suas concepções e referenciais mais formais. O chão expõe outras possibilidades à linguagem e as escalas geográficas na poesia de Manoel de Barros.

Além de a literatura menor operar a desterritorialização do autor, também assume sentido político, uma vez que “[...] seu espaço exíguo faz com que cada caso individual seja imediatamente ligado a política [...]”, dessa forma, o individual se torna “[...] necessário, indispensável, aumentado ao microscópio, na medida em que uma outra história se agita nele [...]” (DELEUZE, 1977, p.26), uma história que atravessa a pessoa/autor por um ato político, pois relacional. Mesmo solitário o escritor constitui uma ação comum, estabelecendo conexões com o coletivo, ainda que todos não estejam de acordo, o “[...] campo político contaminou todo o enunciado [...]”, sendo na e através da literatura, que se operam as funções de enunciação coletiva do que está à margem e/ou excluído, fazendo exprimir outro potencial para a comunidade, “[...] forjar os meios de uma outra consciência e de uma outra sensibilidade [...]” (DELEUZE, 1977, p.27) sobre o lugar fronteira que é o lugar de vida de Manoel.

Pela literatura se desencadeiam aberturas ao devir, imprevisto, se singulariza no mundo (senhor K. –Bernardo?).

Com Deleuze (1997), aprendemos a pensar o escritor como um médico com sensibilidade frágil em ver e ouvir coisas demasiado grandes, fortes, irreparáveis, cuja passagem o esgota “[...] dando-lhe contudo devires [...]”. O que talvez permita ha Manoel de Barros fornecer ao mundo uma literatura como a



enunciação coletiva de um povo menor [...]”, que só encontra expressão no escritor e através dele (DELEUZE, 1997, p. 14). Sua poesia, coloca em evidência a invenção de algo que faltava, uma sensibilidade própria que ataca por dentro da língua, sentidos e valores das mais profundas sensibilidades humanas. Operando em escalas espaciais e temporais próprias, o mundo é imaginado e reinventado, resinificado, para liberar percepções ocultas sobre as coisas, lugares e paisagens (fronteira), enunciados que mostram outros olhares sobre nossa relação com o mundo e suas aparências.

Manoel de Barros com sua poética tem o poder de uma “[...] reduplicação da vida, uma espécie de emulação nas surpresas que excitam a nossa consciência e a impedem de cair no sono [...]” (BACHELARD, 1993, p. 17). A arte renova o processo de recriação dos espaços e tempos, nas fronteiras e no mundo. A criatividade exposta como vida rememorada na poesia produz imagens de espaços vividos não em “[...] sua positividade, mas com todas as parciaisidades da imaginação [...]” (BACHELARD, 1993, p. 19), onde “[...] O olho vê, a lembrança revê e a imaginação transvê. É preciso transver o mundo [...]” (BARROS, 1996, *in* Poesia Completa, 2010, p. 350).

Sem afirmar nem explicar as distribuições das coisas e pessoas nos lugares e suas distâncias, tempo e espaço participam de um processo criativo que vai além, possibilitando elaborar outras perguntas ao mundo e as representações desses referenciais. A dimensionalidade própria do universo poético chega possuir geograficidade e temporalidades próprias, pois os sentidos construídos e enaltecidos recriam outros horizontes de valores.

Uma geografia própria e/ou menor se vislumbra com a poesia barreana. Não porque foi operada em uma escala microscópica e/ou gigantesca, inimaginável, mas fundamentalmente, por caminhar por elementos com significados redimensionados pela poesia, quando tempo e espaço são redefinidos em escalas de valores poéticos (re)inventores.

A geografia do chão se revê fértil entre as estrias de um mundo questionado e atacado, como se por sua agitação, se procurasse liberar outros significados. Tal é forte os indícios de uma recriação do mundo pelo sentido atribuído a suas experiências, que a poesia de Manoel de Barros parece querer caminhar para reencontra espaços tempos lisos, *poemas rupestres*, onde a

multiplicidade ainda não tinha sido aprisionada pela necessidade de significação vigente no mundo.

A geografia menor da obra barreana tem a ver com pré-coisas, delineamentos sobre o que ainda não foi terminado, abandonos que ficam dentro e por isso, são sempre, reavivados. Dessa maneira, o chão é também algo que decora a estética do corpo, como vimos com Senhor K. e suas desventuras de ausências, em um lugar que, por pouco existir, quase tudo precisou ser inventado, feito de maneira própria, contando com o arranjo do que lhes faltava, pois, “[...] Sabedoria se tira das coisas que não existem [...]” (BARROS, 1996, *in* Poesia Completa, 2010, p. 363) .

A família que vive no limite internacional (Brasil – Paraguai), que parece também estar em um “Entre-lugar” começo, uma espacialidade restrita, de controle e dimensões geométricas que demarcam territórios produtivos, ao viver sobre a linha internacional, habita um limbo, um “Entre-lugar”, um espaço tempo liso em meio às estriados da produção.

Na paisagem fronteiriça que percorremos pelos limites internacionais entre Brasil e Paraguai, é possível ver muita coisa que é quase insignificante aos interesses do poder de soberania estatal. Se enxerga para além do que está posto pela hegemonia de Estado sobre o território e da abertura a outros conhecimentos sobre o chão da fronteira. Com um olhar baixo, um olhar para geografias menores ou coisas e pessoas pertencidas ao abandono, que o sentido poético de espaço-tempo na fronteira revela outras realidades de vidas “margicentrais” aos nossos defeitos.

Aprendo com abelhas do que com aeroplanos. É um olhar para baixo que eu nasci tendo. É um olhar para o ser menor, para o insignificante que eu me criei tendo. O ser que na sociedade é chutado como uma barata – cresce de importância para o meu olho. Ainda não entendi por que herdei esse olhar para baixo. Sempre imagino que venha de ancestralidades machucadas. Fui criado no mato e aprendi a gostar das coisinhas do chão – Antes que das coisas celestiais. Pessoas pertencidas de abandono me comovem: tanto quanto as soberbas coisas ínfimas (BARROS, 1998, *in* Poesia Completa, 2010, p. 361).

Uma geografia menor lampeja em Manoel como matéria de poesia, alucinações vibrantes entornam o que o desprezo inutilizou como ferramenta poética, revela outras dimensões sobre pessoas e coisas pertencidas de abandonos. O olhar para baixo parece permitir a Manoel encontrar elementos para uma literatura menor, que tenha a ver com o povo, e que também desperta

olhares para outras geografias, recriando dentro de estrias e lisuras do chão, outras significações, não “no lugar de”, mas “em intenção de” (DELEUZE, 1997, p. 15), fazendo com que o revelar do chão com Manoel, assuma uma importância de outras percepções geográficas de mundos ainda não descobertos e/ou mapeados.

## **DESCONSIDERAÇÕES FINAIS**

O chão, em sua compostura, é revolucionário na poética de Manoel de Barros. Sua vitalidade permite ao escritor tatear outras geografias de mundos revividos, imaginados e inventados, a poesia recria imagens que retocam os sentires do mundo.

Experimentar o sabor da poesia criando agenciamentos com outras vivências, outras conexões próprias do ambiente de criação poético é uma desventura emocionante e incerta, o que leva politicamente a necessidade de questionar: em ciência, como usar poesia? Como permear sentidos poéticos que consigam com leveza e peso sobre as consciências, revelar pela inexatidão e incerteza, outras paixões ao próprio conhecimento científico, a Geografia, outras geografias?

Não sei!? Mas por aqui houve tentativa de um projeto experimental não de coisificar ou explicar a poesia, mas conecta-la a outros agenciamentos dos mundos que vivemos e sentimos, refletimos e analisamos, misturando o verdor primal das águas as vozes civilizadas, imagens poéticas delirantes aos olhos míopes dos prognósticos acadêmicos e suas formalidades que padronizam e também broxam! Talvez aí resida o desafio, criar elos estimulantes de maiores prazeres e trocas entre Ciência e Arte, Geografia e Literatura, o chão como outras geograficidades.

Desse experimento criamos uma leitura de aproximação entre o andarilho de Manoel de Barros e nossas andanças pelas fronteiras, não sei ainda o que o Senhor K. tem de Bernardo? Mas me inclino a pensar que ambos já viveram coisas que os abordam. Talvez o chão, que é o decorador mais eficiente de Bernardo, tenha agido sobre o Senhor K., o que o aprontou para poema, fazendo-o ocupar como lugar preferido o limbo, esconderijo de Bernardo!? Talvez, mas não posso ter certeza, não por aqui.

A complexa relação entre o chão e as pessoas faz com que os espaços tempos se estriem, a grandeza da lisura perde centralidade para as estrias de produções várias, mas nas frestas entre uma estria e outra, se constituem conexões inesperadas, marginalizadas, desconsideradas, que latejam outros sentidos aos espaços tempos comandados por estrias que, como misturas, agitam nos chãos abandonos e outras leituras, geografias menores dentro de uma literatura Menor? Também não sei? Mas percebo que algumas coisas nos ensinam a sentir o mundo de outra maneira, e isso toca e afeta qualquer compromisso de consciência, portanto, o testemunho relatado não pode passar se não, de uma rasura do mundo manelês nas estrias sensitivas do meu corpo no mundo, “despenso” ainda se foi isso que vi?

## REFERÊNCIAS

BHABHA, Homi. **O local da Cultura**. Belo Horizonte: UFMG, 1998.

BACHELARD, Gaston. **A poética do espaço**. São Paulo: Martins Fontes, 1993.

BARROS, Manoel. Gramática expositiva do chão. In. BARROS, Manoel. **Poesia completa**. São Paulo: Leya, [1966] 2010, p. 143.

\_\_\_\_\_. Matéria de poesia. In. BARROS, Manoel. **Poesia completa**. São Paulo: Leya, [1970] 2010, p. 143.

\_\_\_\_\_. Livro de pré-coisas: roteiro para uma expedição poética no pantanal. In. BARROS, Manoel. **Poesia completa**. São Paulo: Leya, [1985] 2010, p. 41.

\_\_\_\_\_. O guardador de águas. In. BARROS, Manoel. **Poesia completa**. São Paulo: Leya, [1989] 2010, p. 237.

\_\_\_\_\_. Livro sobre o nada. In. BARROS, Manoel. **Poesia completa**. São Paulo: Leya, [1996] 2010, p. 325.

\_\_\_\_\_. O retrato do artista enquanto coisa. In. BARROS, Manoel. **Poesia completa**. São Paulo: Leya, [1998] 2010, p. 355.

BECKER Bertha. **Amazônia**: geopolítica na virada do III milênio. Rio de Janeiro: Garamond, 2004.

CHAUÍ, Marilena. **Brasil**: Mito fundador e sociedade autoritária. São Paulo: Fundação Perseu Abramo, 2000.

DELEUZE, Gilles. **Crítica e clínica**. São Paulo: Editora 34, 1997.

DELEUZE, Gilles. e GUATARI, Félix. **Kafka**: por uma literatura menor. Rio de Janeiro: Imago, 1977.

DORFMAN, Adriana. A condição fronteiriça diante da securitização das fronteiras do Brasil In: NASCIMENTO, D. M.; PORTO, J. L. R. (orgs.) . **Fronteiras em perspectiva comparada e temas de defesa da Amazônia**. 1. ed. Belém: Edufpa/NAEA, 2013. v. 1. 253p.

GALETTI, Lylia da Silva Guedes. **Nos Confins da Civilização**: sertão, fronteira e identidade nas representações sobre Mato Grosso. São Paulo, (tese doutorado), 2000.

MORAES, Antonio Carlos Robert. **Território e história do Brasil**. 3 ed. São Paulo: Annablume, 2008.

MORAES, Antonio Carlos Robert. **Geografia histórica do Brasil**: cinco ensaios, uma proposta e uma crítica. São Paulo: Annablume, 2009.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço**: Técnica e tempo, razão e emoção. 4 ed. São Paulo: Edusp, 2006.

SOUZA, Candice Vidal e. **A Pátria Geográfica**: Sertão e Litoral no pensamento social brasileiro. Goiânia, ed. Da UFG, 1997, p. 172.

## INTELLECTUAL MARGINAL: UM CONCEITO

Cleber José de Oliveira (UEMS/ PG-UFGD)<sup>9</sup>

**Resumo:** Este capítulo faz um apanhado da produção teórica sobre o intelectual tendo em vista a proposta de se pensar o artista que produz o *rap* (MC) como sendo a faceta marginal de um intelectual contemporâneo. Há muito que a figura do intelectual tem sido problematizada por diversos pensadores sob os mais variados enfoques. Atualmente, pode-se dizer que essa figura continua de definição problemática e complexa. Assim, entende-se que falar sobre o intelectual, seu papel, sua relação com a sociedade, e até mesmo sobre sua re-funcionalização é, hoje, algo no mínimo complexo. De modo geral, as obras literárias marginais refletem, à sua maneira, as relações e os procedimentos sociais, principalmente os de exclusão, das sociedades contemporâneas. Não raro, na contemporaneidade, veremos manifestações de cunho sócio-político promovidas por comunidades historicamente cerceadas de direitos básicos tais como educação, trabalho e cultura. Disso, surgiram “porta-vozes”, “representantes” e “mediadores” que têm sua origem nas periferias e que estão engajados nas causas dos grupos organizados ali nascentes.

**Palavras-chave:** Intelectual; Intelectual marginal; Rap; Autorrepresentação; Contemporaneidade.

**Resumen:** En este capítulo se ofrece una visión general de la literatura teórica sobre el intelectual con el fin de elaborar el pensamiento del artista que produce rap (MC) como la faceta marginal del intelectual contemporáneo. Es mucho lo que la figura del intelectual ha sido problemático para muchos pensadores en virtud de diversos enfoques. Actualmente, se puede decir que esta cifra es todavía entorno problemático y complejo. Por lo tanto, se entiende que hablar de la intelectual, su función, su relación con la sociedad, y incluso sobre su re-funcionalización es hoy, al menos algo complejo. En general, las obras literarias marginales reflejan, a su manera, las relaciones y procedimientos sociales, sobre todo la exclusión de las sociedades contemporáneas. No es raro que en la época contemporánea, vemos manifestaciones de la naturaleza socio-política promovida por las comunidades históricamente restringidas derechos básicos como la educación, el trabajo y la cultura. Surgieron, además, "portavoces", "representantes" y "mediadores" que tienen su origen en las afueras y que se dedican a las causas de los resortes no organizados.

**Palabras clave:** Intelectual, Intelectual marginal; Rap, La auto-representación; La contemporaneidad.

### APRESENTAÇÃO DO CAPÍTULO:

Há muito que a figura do intelectual tem sido problematizada por diversos pensadores sob os mais variados enfoques. Atualmente, pode-se dizer que essa figura continua de definição problemática e complexa. Dessa maneira, falar sobre a figura de um intelectual clássico, seu papel, sua relação com a sociedade, e até mesmo sobre sua re-funcionalização e/ou anonimato é, hoje,

---

<sup>9</sup> Mestre em Letras pela Universidade Federal da Grande Dourados (UFGD).

algo no mínimo complexo. Assim sendo, este capítulo faz um apanhado da produção teórica sobre o intelectual tendo em vista a proposta de se pensar o artista que produz o *rap* (poesia crítica e subversiva) como sendo a faceta marginal de um intelectual contemporâneo. De modo geral, entende que as obras literárias marginais refletem, à sua maneira, as relações e os procedimentos sociais, principalmente os de exclusão, nas sociedades contemporâneas. Não raro, na contemporaneidade, se vê manifestações, de cunho sociopolítico, promovidas por comunidades que por muito foram cerceadas de seus direitos básicos como educação, trabalho e cultura. Em meio a isso, surgiram “porta-vozes”, “representantes” e “mediadores” que têm sua origem nas periferias urbanas e que estão engajados nas causas dos grupos organizados ali nascentes.

## O INTELLECTUAL E SUA FUNÇÃO: CONCEITOS CLÁSSICOS

De início faz-se a pergunta: o que é um intelectual?

De modo geral, a definição do intelectual é realizada, principalmente, pelos próprios intelectuais e/ou acadêmicos. Estes definem o termo segundo seus próprios posicionamentos sociais, fato este que torna complexo uma definição universal.

Para o *Houaiss* (2004, p. 422), intelectual é “quem domina um campo de conhecimento intelectual considerável ou tem muita cultura geral, [trata-se de um] erudito”. O *Dicionário da Língua Portuguesa* (2001, p.500) afirma que intelectual é a “pessoa que se dedica a leituras, estudos e às coisas da inteligência”. Partindo dessas afirmações pode-se constatar que o intelectual é um ser que está inserido dentro de uma tradição que privilegia o acúmulo do conhecimento e da cultura e o exercício do pensar e do refletir. Contudo, essas definições estão aquém de definir realmente o intelectual e seu papel social. Por isso, apresento, de início, um panorama dos principais conceitos sobre a figura do intelectual e sua função na esfera social.

Iniciamos as ponderações partindo da etimologia da palavra intelectual que deriva da palavra latina *intellectualis* a qual em sua conversão para o português manteve o sentido relativo à inteligência, ao acúmulo de

conhecimento. Nela está já desenhada a relação homem com a vida social que o cerca. Segundo Maria Zilda Cury, decompondo a raiz latina *intellectualis* temos:

[...] *intus*, para dentro e *lectus*, particípio passado de *legere* (ler). Ler para dentro das coisas, para seu interior. Mas, o sentido etimológico do verbo *legere* postula certa intensificação do fato social, na medida em que aponta para uma dimensão de exterioridade [...] Ler, pois, pressupõe um movimento para o exterior, para comunicar-se com os outros, fazendo uma leitura do mundo, o que dota a palavra intelectual de dois movimentos: para dentro e para fora de si[...] salienta-se a condição intermediária do intelectual, sua função mediadora (CURY, 2008, p. 13).

Como se constata, para a autora, a palavra intelectual é utilizada para nomear o indivíduo que se dispõe a fazer uma leitura crítica e autocrítica de si e do mundo social no qual está inserido. O intelectual se define inicialmente a partir de uma tensão entre interioridade e exterioridade.

Um dos conceitos mais difundidos sobre o intelectual é o proposto por Antonio Gramsci, autor da clássica distinção entre intelectuais orgânicos e tradicionais. Para isso parte de uma afirmação genérica “todos os homens são intelectuais, poder-se-ia dizer então: mas nem todos os homens desempenham na sociedade a função de intelectuais” (GRAMSCI, 1982, p.7). Segundo o autor, cada grupo social cria seus próprios intelectuais. Podem ser chamados de orgânicos os intelectuais que devem ser constituídos pela educação técnica e devem participar da vida prática como construtores e organizadores permanentes, conscientes de sua função. Gramsci entende ainda que os intelectuais orgânicos são indivíduos que se implicam ativamente na sociedade, lutando constantemente para modificar as mentes e suas realidades sociais ainda que isso ocorra de modo inconsciente. Enquanto que os intelectuais tradicionais caracterizam-se por considerarem a si mesmos como autônomos e independentes do grupo social existente por conta de sua continuidade histórica. Enfatizando sua afirmação, a de que todo ser humano é dotado de uma “função” intelectual, Gramsci explica:

Quando se distingue entre intelectuais e não-intelectuais, faz-se referência, na realidade, tão-somente à imediata função social da categoria profissional dos intelectuais, isto é, leva-se em conta a direção sobre a qual incide o peso maior da atividade profissional específica, se na elaboração intelectual ou se no esforço muscular-nervoso. Isto significa que, se se pode falar de intelectuais, é impossível falar de não-intelectuais, porque não existem não-intelectuais. Mas a própria relação entre o esforço de elaboração intelectual-cerebral e o esforço muscular-nervoso não é sempre igual;



por isso, existem graus diversos de atividade específica intelectual. Não existe atividade humana da qual se possa excluir toda intervenção intelectual, não se pode separar o homo *faber* do homo *sapiens*. Em suma, todo homem, fora de sua profissão, desenvolve uma atividade intelectual qualquer, ou seja, é um “filósofo”, um artista, um homem de gosto, participa de uma concepção do mundo, possui uma linha consciente de conduta moral, contribui assim para manter ou para modificar uma concepção do mundo, isto é, para promover novas maneiras de pensar.

E aponta ainda que, na modernidade:

O problema da criação de uma nova camada intelectual, portanto, consiste em elaborar criticamente a atividade intelectual que existe em cada um em determinado grau de desenvolvimento, modificando sua relação com o esforço muscular-nervoso no sentido de um novo equilíbrio e conseguindo-se que o próprio esforço muscular-nervoso, enquanto elemento de uma atividade prática geral, que inova continuamente o mundo físico e social, torne-se o fundamento de uma nova e integral concepção do mundo. O tipo tradicional e vulgarizado do intelectual é fornecido pelo literato, pelo filósofo, pelo artista. Por isso, os jornalistas — que crêem ser literatos, filósofos, artistas — crêem também ser os “verdadeiros” intelectuais. No mundo moderno, a educação técnica, estreitamente ligada ao trabalho industrial, mesmo ao mais primitivo e desqualificado, deve constituir a base do novo tipo de intelectual (GRAMSCI, 1982, p. 7-8).

Passamos agora a exposição do conceito daquele que é considerado como o intelectual por excelência, Jean Paul Sartre. No conceito de intelectual desse pensador o que mais se destaca é a atuação, a intervenção na esfera pública por meio de uma crença no poder da palavra. Isso se dá no sentido de Sartre entender que o intelectual é, sobretudo, um representante, um mediador é aquele que fala por aqueles que a voz não tem ressonância social (Cf. SARTRE, 1994). Para Cury a figura de Sartre é a do intelectual marcante pela força de sua atuação pública:

Sartre representa aquele agente cultural que interferia diretamente na cena pública. Na sua ação como intelectual, empunhando megafone, ia para a frente da Universidade discutir com os estudantes posicionava-se na imprensa contra as guerras coloniais e a do Vietnã, tomando partido (CURY, 2008, p. 21).

Já em Sartre é possível enxergar a postura de alguém que se encontra inserido numa contradição, pois se vê dentro da mesma realidade da qual aqueles a quem defende estão inseridos e ao mesmo tempo está distante dela culturalmente e economicamente. Podemos enxergar isso sob a ótica de que todo intelectual vive dentro de um permanente conflito, pois, como intelectual (alguém que está longe de viver a realidade daqueles a que quer defender), entende que por muitas vezes sua voz não será ouvida e se for não será

compreendida sem distorções, mas que, no entanto, não desiste e crê que por meio de sua intervenção algo possa ser mudado. Sobre isso Sartre afirma que o intelectual é definido justamente por tal contradição:

o intelectual se caracteriza por não ter mandato de ninguém e por não ter recebido seu estatuto de nenhuma autoridade. [...] Ninguém o reivindica, ninguém o reconhece (nem o Estado, nem a elite-poder, nem os grupos de pressão, nem os aparelhos das classes exploradas, nem as massas); pode-se ser sensível ao que ele diz, mas não à sua existência [...] O intelectual é suprimido pela própria maneira em que se faz uso de seus produtos. (SARTRE, 1994, p. 32-3).

Para Norberto Bobbio, teórico italiano que se dedicou por muitas décadas ao estudo da figura do intelectual e sua relação com a política e o poder, o intelectual é fruto das complexas relações sociais e seus fenômenos. Acredita que este é definido pelo meio social no qual está inserido ou no qual vive e estabelece sua trajetória social, sempre envolto pelo poder:

Embora com nomes diversos, os intelectuais sempre existiram, pois sempre existiu, em todas as sociedades, ao lado do poder econômico e do poder político, o poder ideológico, que se exerce não sobre os corpos como o poder político, jamais separado do poder militar, não sobre a posse de bens materiais, dos quais se necessita para viver e sobreviver, como o poder econômico, mas sobre as mentes pela produção e transmissão de idéias, de símbolos, de visões de mundo, de ensinamentos práticos, mediante o uso da palavra (o poder ideológico é extremamente dependente da natureza do homem como animal falante) Toda sociedade tem os seus detentores do poder ideológico, cuja função muda de sociedade para sociedade, de época para época, cambiantes sendo também as relações, ora de contraposição ora de aliança, que eles mantêm com os demais poderes (BOBBIO, 1997, p.11).

Aponta ainda que o mundo contemporâneo produz uma espécie de afastamento entre os homens e dos homens com o mundo. Assim o intelectual é alguém que tem ou deve ter uma capacidade eficaz de intervenção e crítica, que detém a função de mediador entre as pessoas e de amenizador desse afastamento; ele o faz por meio do discurso no qual constrói alianças, laços, em uma sociedade cada vez mais estranha a si mesma.

Ainda hoje, de fato, indicar uma pessoa como Intelectual não designa somente uma condição social ou profissional, mas subentende a opção polêmica de uma posição ou alinhamento ideológico, a insatisfação por uma cultura que não sabe se tornar política ou por uma política que não quer entender as razões da cultura (BOBBIO, 1986, p. 637).

Bobbio opera essas ponderações a partir da categorização de dois grupos de intelectuais: os ideólogos e os expertos. De acordo com o autor o primeiro

grupo (os ideólogos) são os responsáveis por elaborarem os princípios que justificam as ações; enquanto que o segundo grupo (os expertos) se responsabilizaria por “dominar” os conhecimentos técnicos necessários para alcançar um determinado objetivo. No entanto, reconhece que um mesmo intelectual possa transitar nessas duas categorias.

Umberto Eco posiciona-se de maneira a apontar distinções entre aquele que em sua visão seria o intelectual por ofício e aquele que reproduz mecanicamente atividades que estão ligadas, de uma maneira ou de outra, ao intelecto:

Naturalmente, eu defendo a idéia de que, hoje em dia, não se pode entender por 'intelectual' alguém que trabalhe com a cabeça mais que com os braços. Um funcionário de hotel que anota as reservas em um computador trabalha com a cabeça, enquanto um escultor utiliza os braços. Para mim, 'intelectual' é quem exerce uma atividade criativa nas ciências ou nas artes, o que inclui, por exemplo, um agricultor que tem uma idéia nova sobre a rotação dos cultivos. Em resumo, o autor de um bom manual de aritmética para o ensino médio não é necessariamente um intelectual, mas, se ele escrever esse livro adotando critérios pedagógicos inovadores e eficazes, pode ser (ECO, 2003, p. 07).

Para este autor o intelectual tem de ser a consciência crítica do grupo. Ele existe para incomodar. Sua contribuição deve se dar na esfera pública por meio da expressão de ideias inovadoras: “não lhes servindo o papel de oráculos” (Cf. ECO, 2003, p 08).

Steve Fuller, pensador americano que milita no espaço acadêmico da Inglaterra, em seu livro *O intelectual* (2006), promove reflexões acerca dessa figura (o intelectual) que, no seu modo de ver, tem o poder de remediar a fragilidade humana por meio do avesso, do malfeito: “Se você é um intelectual, o ‘tato’ é o melhor modo de referir-se à covardia. Para remediar parcialmente a fragilidade humana, o intelectual tem que seguir a trilha que leva ao malfeito” (FULLER, 2006, p.29). Ainda segundo Fuller,

[...] o intelectual enobrece a humanidade ao criar oportunidades de resistência – isto é, situações que nos forcem a tomar decisões. Em termos mais mundanos, o intelectual, fazendo uso de sua consciência opositora, age como o consumidor que se nega a comprar tudo o que está na prateleira. Não por acaso, certos grupos de consumidores apresentam muitas das características chave da envergadura dos intelectuais. Eles julgam os produtos segundo a natureza dos produtores e a disponibilidade de alternativas. Da mesma forma que o consumidor perspicaz, o intelectual suspeita de idéias monopolizadas por um produtor de história dúbia. Tais idéias constituem o que o marxista italiano Antonio Gramsci chamou de “hegemonia” (FULLER, 2006, p.31).

Em Fuller, se vê aquilo que deve ser a postura a ser adotada pelo intelectual frente aos diversos “produtos” que lhe são oferecidos na esfera pública e também enquanto sujeito crítico criador de oportunidades de resistência a isso. Essa forma de resistência é o poder positivo do pensamento negativo citado pelo autor. O autor vai além e aponta uma espécie de lado patológico do intelectual, o qual é por ele denominado de eterna vigilância ou paranóia:

Respostas a perguntas não formuladas e o mal resultante de atos não intencionais são dois aspectos que ilustram a imagem do intelectual à procura das sombras que escapam ao observador desatento, e que, no final, possam ser apenas invenções de sua imaginação. No entanto, a paranóia profissional do intelectual não deixa de ter um lado romântico. Para todo herói, chega um momento em que percebe no outro tudo aquilo que mais despreza em si mesmo (e, portanto, desconfia no outro). Esse momento de repulsa o leva a reconhecer o ideal que ele deve agora incorporar. A partir daquele momento, o intelectual, na qualidade de herói, internaliza ambos os lados da luta como eterna vigilância, ou paranóia [...] para o intelectual as notícias são como apelos ocultos de um mundo desesperado à procura de orientação (FULLER, 2006, p. 35).

Fuller encerra seu livro com uma ponderação que nos revela uma espécie de crença positiva na figura do intelectual como alguém que tem como papel principal despertar a nos indivíduos sociais sua humanidade: “O intelectual é o eterno irritante: ele é o grão dentro da ostra da qual a humanidade – esperemos – emergirá como uma pérola” (FULLER, 2006, p.149).

Para Edward Said, teórico palestino que escreve no espaço acadêmico americano e dedicou grande parte de sua obra ao estudo do intelectual, essa figura é, sobretudo, um ser público dotado da função de representar, ou seja, é um indivíduo que carrega consigo, por natureza, uma habilidade de mediar e articular questões da vida pública seja de uma classe, seja de uma comunidade:

O intelectual é um indivíduo com um papel público na sociedade [...] um ser dotado de uma vocação para representar, dar corpo e articular uma mensagem, um ponto de vista, uma atitude, filosofia ou opinião para e também por um público. Esse papel encerra uma certa agudeza, pois não pode ser desempenhado sem a consciência de ser alguém cuja função é levantar publicamente questões embaraçosas, confrontar ortodoxias e dogmas (mais do que produzi-los); isto é, alguém que não pode ser facilmente cooptado por governos ou corporações, e cuja razão de ser é representar todas as pessoas e todos os problemas que são sistematicamente esquecidos ou varridos para debaixo do tapete... [...] Assim, o intelectual age com base em princípios universais: que todos os seres humanos têm direito de contar com os padrões de comportamento decentes quanto à liberdade e à justiça da parte dos poderes ou das nações do mundo, e que as violações

deliberadas ou inadvertidas desses padrões têm de ser corajosamente denunciadas e combatidas (SAID, 2005, p.25-6).

Como se pode notar, o conceito aponta na direção de que os intelectuais são, ao contrário do que afirma Gramsci, sujeitos extremamente selecionados, indivíduos extremamente raros dotados de uma vocação para representar, tendo como padrões eternos a defesa da verdade e da justiça. Said quando expõe isso, tem em vista expor a sua própria forma de atuação como intelectual:

Gostaria de expor isso em termos pessoais: como intelectual, apresento minhas preocupações a um público ou auditório, mas o que está em jogo não é apenas o modo como eu as articulo, mas também o que eu mesmo represento como alguém que está tentando expressar a causa da liberdade e da justiça. Falo ou escrevo essas coisas porque, depois de muita reflexão, acredito nelas; e também quero persuadir outras pessoas a assimilar esse ponto de vista (SAID, 2005, p. 26).

Quando se insere dentro de uma função intelectual Said nos coloca a par do que para ele é a postura que deva ser adotada pelo intelectual; a de ser do contra, um incômodo, alguém que tenta tirar a população da apatia e mobilizá-la para promoverem transformações significativas na esfera sócio-política. Como intelectual engajado, Said elegeu como seu foco de atuação principal a causa de seu povo, os palestinos, que há muito é expulso de sua própria terra. Além disso, também apontou sua crítica para as mazelas feitas pelo colonialismo europeu, a manipulação pelas elites dos meios de comunicação e a forma de política centralizadora promovida pelos Estados Unidos.

De modo geral, Said categoriza os intelectuais em públicos e privados. No entanto, deixa claro que ambas as figuras co-atuam, ou seja, um intelectual pode ao mesmo tempo se público ou privado. Sobre isso, reitera o autor:

Não existe algo como o intelectual privado, pois a partir do momento em que as palavras são escritas e publicadas, ingressamos no mundo público. Tampouco existe somente um intelectual público, alguém que atua apenas como uma figura de proa, porta-voz ou símbolo de uma causa, movimento ou posição. Há sempre a inflexão pessoal e a sensibilidade pessoal de cada indivíduo, que dão sentido ao que está sendo dito ou escrito (SAID, 2005, p.26).

Michel Foucault também discute o conceito de intelectual. Em *Microfísica do poder* (1979), há importante texto sobre o assunto. Nele, Foucault anuncia a necessidade de aparecimento de uma nova forma de posicionamento do intelectual: não mais como aquele que dizia a verdade aos que ainda não a viam e em nome dos que não podiam dizê-la. Mais do que um novo papel para o

intelectual, trata-se de uma nova exigência, sob pena da figura do intelectual entrar em ocaso:

Ora, o que os intelectuais descobriram recentemente é que as massas não necessitam deles para saber; elas sabem perfeitamente, claramente, muito melhor do que eles; e elas o dizem muito bem. Mas existe um sistema de poder que barra, proíbe, invalida esse discurso e esse saber. Poder que não se encontra somente nas instâncias superiores da censura, mas que penetra muito profundamente, muito sutilmente em toda a trama da sociedade. Os próprios intelectuais fazem parte desse sistema de poder, a “idéia” de que eles são agentes da “consciência” e do discurso também faz parte desse sistema. O papel do intelectual não é mais o de se colocar “um pouco na frente ou um pouco de lado” para dizer a muda verdade de todos; é antes o de lutar contra as formas de poder exatamente onde ele é, ao mesmo tempo, o objeto e o instrumento; na ordem do saber, da “verdade”, da “consciência” (FOUCAULT, 1979, p.71).

Beatriz Sarlo, com um olhar atento frente às constantes mudanças da figura do intelectual e do seu papel social na contemporaneidade, pondera:

Foram conselheiros de príncipes, de ditadores, de déspotas esclarecidos, de outros intelectuais convertidos em políticos, de políticos intelectuais e de políticos que tiveram pouco a ver com o mundo das idéias. Falaram ao Povo, à Nação, aos Desvalidos deste Mundo, às Raças oprimidas, às Minorias. Quando se dirigiram a tais interlocutores pensaram que estavam transferindo para eles uma verdade que tinham descoberto pelos próprios meios. Por isso, sentiram-se Representantes, homens e mulheres que tomavam a palavra em nome de outros homens e mulheres. E, por isso, acreditaram que essa representação, esse dizer, o que os outros não podem nem sabem dizer, era um de seus deveres: o dever do saber. Deviam então libertar os outros das travas que lhe impediam de pensar e agir; enquanto isso, enquanto essa nova consciência não se impusesse a seus futuros portadores, falaram em nome deles (SARLO, 2000, p. 160-1).

Para Sarlo, a contemporaneidade põe em crise o papel clássico do intelectual que ela mesma descreve no trecho acima. Sendo assim na medida em que a contemporaneidade avançou sobre a sociedade com suas novas formas e fórmulas de relações sociais, foi abrindo espaço para o aparecimento de outros meios de intervenção na vida pública, principalmente, após o surgimento da chamada crise da representação. Com isso, o tipo clássico de intelectual, perde espaço e em parte o poder de falar em nome do outro, especialmente, pelas camadas que até então eram cerceadas de voz. Repetindo Foucault: “Ora, o que os intelectuais descobriram recentemente é que as massas não necessitam deles para saber; elas sabem perfeitamente, claramente, muito melhor do que eles; e elas o dizem muito bem” (FOUCAULT, 1979, p.71). A massa, o povo, não precisa deles para saber, não necessita deles

para falar. Isso abriu caminho, sobretudo, para novos agentes sociais e para novas perspectivas de atuação na esfera socioeconômica. Os ideais do intelectual clássico foram colocados em cheque, por, dentre outros, não se realizar de fato após séculos de promessas. Diz Sarlo:

As sociedades que surgem da modernidade tardia (isso que chamamos taquigraficamente de “pós-modernidade”) estão longe de realizar um ideal igualitarista e democrático [...] Se nos países centrais a riqueza viabiliza políticas de compensação por parte do Estado, e os movimentos sociais aí intervêm na esfera pública, nos países periféricos a explosão do fim do século [XX] mostra, mais que a diversidade cultural e social, o intolerável contraste entre a miséria e a riqueza (SARLO, 2000, p. 164-5).

Para pensarmos com Foucault, e à luz do que diz Sarlo, parece que o próprio papel do intelectual parecia fazer parte do “sistema” de manutenção destes contrastes. Aquela figura responsável por representar os oprimidos era ele próprio, inconscientemente, instrumento de um sistema de manutenção da opressão. Foucault é um dos primeiros a denunciar isso – e, Sarlo, na esteira de pensadores como Foucault, acusa esse impasse.

Contudo, ela não abandona a crença na importância do intelectual. Para ela, na contemporaneidade surge a necessidade de se retomar algumas das funções que eram inerentes ao intelectual clássico (acredito eu que estas funções estejam ligadas ao posicionamento de confronto frente ao poder hegemônico por meio de um discurso crítico-subversivo), com mais ênfase e em bloco para que esta retomada não seja apenas uma voz que soa sozinha e sem eco no deserto da vida social contemporânea

A figura do intelectual (artista, filósofo, pensador), tal como criada na modernidade clássica, entrou em seu ocaso. Algumas das funções que essa figura considerava suas, porém, continuam a ser reclamadas por uma realidade que mudou e que, portanto já não aceita legisladores nem profetas como guias, mas não tanto a ponto de tornar inútil o que foi o eixo da prática intelectual nos últimos dois séculos: a crítica daquilo que existe, o espírito livre e anticonformista, o destemor perante os poderosos, o sentido de solidariedade com as vítimas (SARLO, 2000, p. 165).

Tendo em vista as discussões até aqui apresentadas acerca das diversas correntes teóricas que refletiram sobre a figura do intelectual, chegamos a conclusão que elas, guardadas suas especificidades, comungam uma mesma visão, a saber: o intelectual é um indivíduo que deve se fazer presente na vida pública contestando, rebatendo, revidando, resistindo às formas de desigualdade

e de injustiça. Atitude e postura que, atualmente, é vista por muitos como sendo algo que está na esfera da utopia.

Ao olharmos panoramicamente o cenário apresentado, é necessário esclarecer que quando propomos lançar luz sobre o aparecimento um intelectual marginal não se trata de sentenciar o fim do intelectual de tipo clássico, mas sim apontar a nova forma de engajamento que emerge das comunidades marginalizadas. Isso se faz necessário no sentido de que há muito o pensamento crítico ocidental produz interrogações acerca desta questão, como vimos, nas afirmações manifestadas por Foucault, Bobbio, Said e Sarlo.

Sendo assim, a nosso ver, a discussão promovida até aqui aponta algo de suma importância para a construção e o desenvolvimento de um conceito de intelectual marginal, a saber: a) segundo Foucault e Sarlo surge na contemporaneidade a possibilidade de outros indivíduos sociais se tornarem agentes intelectuais cuja essência seja a mesma que caracterizou os intelectuais autônomos, ou seja, “o espírito livre e anticonformista, o destemor perante os poderosos, o sentido de solidariedade com as vítimas” e o desejo de participação como cidadão da vida social brasileira; b) na contemporaneidade os intelectuais que emergem das margens sociais falam às suas comunidades incitando a sua união e conscientização social; e falam por si, de si, e de sua realidade de uma forma crítica-subversiva às classes que cercearam historicamente sua voz. Esses sujeitos intelectuais são, dentre outros, o MC e o escritor de literatura marginal, frutos exclusivos do mundo periférico contemporâneo. Sujeitos do discurso que carregam consigo a missão de se fazer ouvir e tornar visível, como cidadão, aos olhos do Estado e confrontar o poder do discurso social que o exclui e também sua comunidade. É de extrema relevância entender que, na esfera das relações sociais, o sujeito constitui-se, sobretudo, por meio de práticas discursivas. Dessa maneira, sujeitos que estão numa condição de exclusão, ignorados pelo Estado em seus direitos básicos, se reconhecem no discurso enunciado pelo MC e pelo escritor marginal, e assim compartilham a mesma ideologia. É de extrema relevância ponderar que entre esses sujeitos excluídos estão não só os negros, mas também brancos pobres, índios, entre outros.

Sobre essa questão de se reconhecer no discurso do intelectual marginal, Waldilene Silva Miranda aponta que:



O sujeito oprimido e ignorado pelo Estado vê em seus intelectuais a figura ideológica daquele que luta discursivamente pelo grupo com o qual se identifica. Manifestando-se, então, contrários à ideologia dominante, esses sujeitos dão voz e vez aos moradores dessas áreas de exclusão. O fato é que os discursos das periferias brasileiras, sobretudo o *rap* e a *literatura marginal* estão deslocando as fronteiras que mantinham intacta a concepção de identidade nacional homogênea e suplementando as narrativas pedagógicas (MIRANDA, 2011, p.11-2).

## QUAL O PAPEL DO INTELECTUAL HOJE?

Não há como pensar no papel a ser exercido, atualmente, pelo intelectual, sem levar em conta a forma mais engajada de atuação. Em suas reflexões Sartre lança luz sobre como o intelectual-escritor é visto na sociedade, e qual o seu papel central. Pondera ele:

O escritor consome e não produz, mesmo que tenha decidido servir com os seus escritos aos interesses da comunidade, pois sua atividade é *inútil*: não é nada *útil*, e por vezes é até *nocivo* que a sociedade tome consciência de si mesma. Justamente, o útil se define no contexto de uma sociedade constituída e em função de instituições, valores e fins já fixados. Se a sociedade se vê, e sobretudo se ela se vê *vista*, ocorre, por esse fato mesmo, a contestação dos valores estabelecidos do regime: o escritor lhe apresenta a sua imagem e a intima a assumi-la ou então a transformar-se. E de qualquer modo ela muda; perde o equilíbrio que a ignorância lhe proporcionava, oscila entre a vergonha e o cinismo, pratica a má-fé; assim, o escritor dá à sociedade uma *consciência infeliz*, e por isso se coloca em perpétuo antagonismo com as forças conservadoras, mantenedoras do equilíbrio que ele tende a romper (SARTRE, 2004, p. 65).

Sartre insiste no papel “inútil” e “nocivo” do escritor; este mostra a sociedade a si mesma como de fato ela é. Daí a consciência infeliz desta sociedade – que está no centro do trabalho do escritor. Este papel negativo do escritor como intelectual, continua sendo válido nos dias de hoje.

Cury, ao refletir sobre a possibilidade hoje de se intervir na esfera pública como fazia Sartre, aponta:

O filósofo [Sartre] com o megafone nas mãos representa imageticamente o intelectual moderno, mas, ao mesmo tempo, seu estertor uma vez que a retração progressiva da esfera pública vai tornando cada vez menos audível essa voz e menos atuante sua forma clássica de intervenção[...] o fato é que o intelectual contemporâneo vê suas possibilidades de intervenção desvalorizadas, diminuídas num contexto em que a indústria cultural vai borrar as diferenças entre intelectuais, conhecimento e espaço público (CURY, 2008, p. 21-3).

Cabe aqui expor a indagação feita por Silviano Santiago no texto “O papel do intelectual hoje” (2004). Questiona ele se diante do momento histórico atual o

intelectual, escritor de literatura, “ainda conseguiria ecoar sua voz em praça pública para se transformar em um intelectual público” (SANTIAGO, 2004, p.37). A partir desse questionamento, Santiago parece querer apontar que não dá mais para ser um intelectual ao modo de Sartre nos dias de hoje; possivelmente, em função das mudanças que ocorreram e vem ocorrendo nas formas de relações sociais, pois é sabido que nestes tempos, as formas e os meios de atuação no espaço público foram predominantemente incorporados pelos meios de comunicação de massa e suas ideologias, muito diferente das que eram vivenciadas entre a segunda metade do século XIX e a primeira do século XX. Esse, quiçá, seja o grande desafio do intelectual hoje, desenvolver meios de atuação na esfera pública que ecoem tão audíveis quanto o discurso veiculado nos meios de comunicação de massa. E para fazer isso é preciso ampliar o espaço de atuação, é preciso forçar um desenraizamento, um deslocamento do discurso, em suma um novo lócus de enunciação acompanhado de uma postura de atuação original, possivelmente, algo que talvez seja inaceitável para os intelectuais tradicionais.

Ivete Walty aponta uma possível função contemporânea do intelectual:

Podemos nos perguntar se, no exercício de assumir o viver juntos, o viver com o outro, sem escamotear as contradições de tal opção, não estaria a função do intelectual hoje, a circular camaleonicamente entre grupos sociais diversos, entre fronteiras deslizantes, entre espaços moveis (WALTY, 2008, p. 41).

Desse modo, pode-se pensar numa possível possibilidade e viabilidade do surgimento de uma nova espécie de intelectual – o intelectual marginal. Nesse sentido, é relevante pensar o papel desse intelectual na configuração das novas formas de relações sociais da contemporaneidade.

## **O SILÊNCIO DOS INTELECTUAIS CLÁSSICOS**

A questão sobre o silêncio dos intelectuais talvez seja um dos assuntos mais discutidos atualmente, principalmente, pelos próprios intelectuais. Sobre isso Fuller afirma que “o silêncio constitui uma falha grave da responsabilidade intelectual” (2006, p. 109). Em geral, pode-se dizer que os conceitos vistos até aqui sobre o intelectual, de uma maneira ou de outra, vão nessa esteira de

pensamento, a de que o silêncio não é nem pode ser uma característica do intelectual.

Cabe aqui expor a crítica feita por Russel Jacoby em *Os últimos intelectuais* (1990), a qual lança luz sobre o porquê do possível silêncio dos intelectuais, tão discutida atualmente. É preciso dizer que Jacoby escreve sobre o contexto americano. Os “últimos intelectuais” de fala é a geração de homens relativamente independentes, não ligados a universidades, que correspondeu na Europa a homens como Sartre, dentre outros. Dito isso, é preciso assinalar o quão apropriada é a descrição de Jacoby para o contexto brasileiro. Neste, vemos que o trabalho intelectual foi sendo também aos poucos incorporado pela academia.

Para Jacoby, o referido silêncio pode ser consequência de uma ruptura entre gerações intelectuais, da lacuna que se abriu depois dos anos de 1960 e 1970, em função da falta de intelectuais públicos. Aponta que há intelectuais hoje, mas estes se encontram enclausurados dentro das universidades e escrevem não mais para o grande público, mas sim para eles mesmos quase sempre por meio de gêneros discursivos científicos tais como dissertações e teses, tornando-se invisíveis aos que realmente deveriam ser seus interlocutores – as massas. De certa maneira, o aparecimento dessa lacuna se deu porque após os últimos intelectuais públicos os que os sucederam se deparam com um cenário diferente caracterizado pela própria democratização do ensino superior, a reestruturação das cidades (que perdeu suas zonas de boemia, onde povo e intelectuais coabitavam), e das relações sociais que teve como consequência o fim de uma forma boêmia de se viver e discutir o social.

Cury em seu texto “Intelectuais em cena” aponta uma espécie de reflexão que o intelectual contemporâneo deve fazer como forma de repensar sua própria função, seu próprio papel de agente construtor de formas de resistências:

Se o intelectual contemporâneo encontra-se ele próprio em crise, se é colocado em crise por um sistema que o desvaloriza e até ignora; se ele próprio, muitas vezes, cede às injunções do mercado ou, por causa delas se vê silenciado, talvez seja a ocasião propícia para decisões (CURY, 2008, p. 26).

Essa crise à qual se refere Cury, talvez se instaurou na comunidade intelectual contemporânea quando estes perceberam que já não detinham mais o poder que seus antecessores desfrutaram: “os intelectuais se consideravam

responsáveis pela construção do conhecimento, sua seleção e sua divulgação entre aqueles que a eles não podiam ter acesso” (WALTY, 2008, p.32). De certa maneira, essa postura entra em ocaso no mundo contemporâneo, já que a realidade atual descrê de intervenções heróicas por partes de indivíduos que pensam ser os detentores do conhecimento.

Sarlo aprofunda aspectos desse problema, dizendo:

o intelectual, se quiser ser realmente eficaz em sua sociedade, deve medir seu distanciamento na escala dos milímetros, a fim de evitar uma separação grande demais da comunidade à qual se dirige. O modelo de intervenção heróica oferecido pelo vanguardismo não impressiona mais ninguém: seja porque as sociedades se afastaram dos ideais (que são o impulso do heroísmo), seja porque compreenderam que as mudanças podem ser provocadas sem a violência material ou simbólica da santidade, sem a solidão da profecia, sem a autoridade do guia iluminado. De todo modo, ninguém mais está em busca de um modelo heróico (SARLO, 2000, p. 166).

As palavras de Sarlo apontam na direção de que, nos dias atuais, já não é mais possível promover intervenções tais quais as feitas por Sartre na primeira metade do século XX, justamente porque a vida contemporânea se caracteriza pela descrença na intervenção de um herói social (por muito tempo o intelectual gozou desse *status*) que prega o interesse coletivo sobre o individual, principalmente sobre temas universais como liberdade, poder político e social. A mesma autora pondera ainda:

Os que antes eram considerados intelectuais são os primeiros a rechaçar esse modelo[...] os intelectuais públicos, ou seja, homens e mulheres que atuavam nos palcos da esfera pública, entraram aos milhares numa área especializada do público: a academia. Nela trabalham como especialistas e não como intelectuais (SARLO, 2000, p.166-7).

Por este enfoque, convergem aqui o pensamento de Foucault, Jacoby e Sarlo. De um modo ou de outro, os intelectuais se refugiaram na academia e, sem mais veleidades de serem santos ou heróis, se tornaram especialistas. Parece que houve migração em massa do intelectual que se encontrava na esfera do mundo público para a esfera do mundo privado, principalmente o da academia. Seria este um fato causador do tal silêncio dos intelectuais? É possível que sim, já que em sua grande maioria os intelectuais ao adentrar no mundo acadêmico deixam de priorizar a ação pública e se tornam especialistas produzindo uns para os outros como afirmou Jacoby (1990).

Para Marilena Chauí, o que se vê hoje não é um silêncio propriamente dito por parte dos intelectuais, já que este (silêncio) nos remete à esfera do

calar, do não se manifestar publicamente perante os acontecimentos sociais, e sim uma espécie de incapacidade de produzir discursos que deem conta de interpretar e desvendar as transformações e contradições da vida contemporânea:

[...] o retraimento do engajamento ou o silêncio dos intelectuais é signo de uma ausência mais profunda: a ausência de um pensamento capaz de desvendar e interpretar as contradições que movem o presente. Não se trata de uma recusa de proferir um discurso público e sim da impossibilidade de formulá-lo (CHAUÍ, 2006, p. 09).

Com essa ponderação, Chauí descortina a provável causa da ausência de atuação pública por parte dos intelectuais dito públicos que teriam no engajamento sua força maior. No entanto, aqui, deve ser feita a crítica no sentido de que essa “negligência” se dá apenas na esfera de atuação clássica do intelectual clássico, pois se considerarmos a atuação tanto do MC, com seus poemas (o *rap*) quanto a do escritor de literatura marginal como sendo uma espécie de intervenção intelectual na esfera pública e no processo de (re)significação cultural e simbólico, se verá que estes estão atuando a pleno vapor, ou seja, de nenhum modo se calaram frente aos novos e complexos acontecimentos sociais, culturais, econômicos e étnicos que surgem na vida contemporânea, nas últimas três décadas.

Dito isto, faz-se necessário o seguinte questionamento quem é o MC pensado, aqui, como intelectual?

### **QUEM É O MC? A VOZ DA FAVELA? UM INTELECTUAL?**

O MC é aquele que quase sempre se autodenomina um sobrevivente: “aqui quem fala é Primo Preto mais um sobrevivente”; “Aqui quem fala é mais um sobrevivente / 27 anos contrariando as estatísticas” (RACIONAIS MCs, 2008). Alguém, geralmente, de origem negra, pobre e marginalizada que se orgulha de ter escolhido um caminho inverso o da vida do crime, do tráfico e o da violência – dimensões quase típicas da vida da favela. Alguém que tem consciência que estes caminhos são comuns a quem sempre foi privado de tudo e que o fim é a cadeia e/ou a morte violenta.

Na sociedade contemporânea as utopias, advindas de séculos passados principalmente dos XIX e XX, se revelaram ineficazes e, produziram uma

enorme onda de frustração nacional que criou sujeitos sociais incrédulos em soluções mágicas para o caos social, o MC, certamente, é um deles.

Para Paz Tella, o MC possui um papel e um desejo: ser um comunicador-formador alguém que está entre o entretenimento e a informação. Sobre isso, afirma:

O papel do *rapper*, além do entretenimento, é fazer um discurso com uma linguagem acessível para informar e tentar ampliar a consciência de uma parcela da juventude negra. Os *rappers* têm como tarefa transmitir suas mensagens para um público mais amplo. Querem constituir-se numa alternativa de informação e conhecimento, colocando a grande mídia como adversária do seu trabalho. Querem, enfim, ser formadores de opinião (TELLA, 1999, p. 63).

Pode-se concordar com essas ponderações, porém em partes, principalmente, a que diz respeito à relação de alguns *rappers* com a mídia televisiva. Desse modo, podemos falar sobre a existência de duas perspectivas opostas, já que atualmente, não raro, vemos alguns *rappers* participam de programas de TV os quais não têm o intuito de formar opinião de modo crítico. Podemos tomar, por exemplo, os *rappers* Xis e MV Bill e Emicida que participam desses programas; por outro lado veremos grupos como os Racionais MCs, Gog e Facção Central que rechaçam o contato com esse tipo de mídia (2004).

Mas vamos continuar nos perguntando quem é o MC. Não raro, também, poderemos vê-lo tomando para si a identidade de poeta, em textos de *rap*: “Palavras pronunciadas / Pelo poeta, Periferia” (GOG, 2000); “favela fundão imortal nos meus versos” (Racionais MCs, 2002); “Guerreiro, poeta, entre o tempo e a memória, ora” (Racionais MCs, 2002). Sendo assim, podemos afirmar que a matéria-prima do MC (poeta) é a palavra e, logo este tem toda a liberdade para manipular as palavras, mesmo que isso implique romper (e, muitas vezes, negligenciar) com as normas tradicionais da língua culta, da gramática, como muito se vê no *rap*.

Os *rappers* brasileiros trilharam um caminho próprio para a consolidação de sua expressão artístico-política, propondo ações que fogem do circuito massificador dos meios de comunicação e atuando em prol do resgate de questões geradoras de sofrimento humano. Para tanto, por meio de parcerias entre os grupos de *rappers*, foram criadas rádios comunitárias e selos próprios para possibilitar a veiculação e a gravação das músicas. Além disto, considerando que o sistema educacional formal não proporcionava aos jovens

da periferia conhecer a história dos negros, os *rappers* partiram em busca de seus interesses:

A partir do “autoconhecimento” sobre a história da diáspora negra e da compreensão da especificidade da questão racial no Brasil, os rappers elaboraram a crítica ao mito da democracia racial. Denunciaram o racismo, a marginalização da população negra e dos seus descendentes. Enquanto denunciavam a condição de excluídos e os fatores ideológicos que legitimavam a segregação dos negros no Brasil, os rappers reelaboraram também a identidade negra de forma positiva. A afirmação da negritude e dos símbolos de origem africana e afro-brasileira passaram a estruturar o imaginário juvenil, desconstruindo e a ideologia do branqueamento, orientada por símbolos do mundo ocidental. (...) A valorização da cultura afro-brasileira surge, então, como elemento central para a reconstrução da negritude (SILVA, 1999, p. 29-30).

A partir disso, pode-se dizer que os poemas produzidos pelo MC vão de encontro a cultura hegemônica, uma espécie de contra-cultura, uma resistência cultural, um contra-discurso, uma ideologia que visa a consolidação de uma identidade negra juntamente com a construção de uma auto-imagem positiva por meio da música. O caráter de resistência cultural do *rap* produzido pela comunidade negra se vale das próprias experiências de exclusão (devido sua cor e classe social) vividas pelos mesmos em suas periferias, nas palavras de Tella:

A periferia torna-se o principal cenário para toda a produção do discurso do rap. Todas as dificuldades enfrentadas por estes jovens são colocadas no rap, encaradas de forma crítica, denunciando a violência – policial ou não – o tráfico de drogas, a deficiência dos serviços públicos, a falta de espaços para a prática de esportes ou de lazer e o desemprego. Em meio a esse conjunto de denúncia e protesto, ganha destaque o tema do preconceito social e, principalmente, o racial. (...) E, pelo fato de os membros dos grupos serem em grande maioria afrodescendentes, o enfoque étnico-social ocupa um espaço central no discurso produzido. Ao primeiro momento de denúncia e revolta, segue-se um posterior reforço positivo da auto-estima e afirmação da negritude com resgates culturais importantes (TELLA, 1999, p. 60).

Como se vê, o mundo do MC é o mundo da periferia. O MC é o “representante” da periferia. Desse ponto de vista, este tomaria para si a função de ser a voz de sua comunidade. Porém há divergências. Já que se tornar a voz da favela é, por princípio, falar pelo outro – e, em tese, se intrometer no direito que o outro tem de falar por si. Sendo isso uma realidade, o MC seria, ao nosso ver, a contradição do seu próprio discurso explicitado nas letras de seus poemas, uma vez que o *rap*, apesar de se constituir por meio de um discurso

centralizado no eu, busca sempre as outras vozes que fazem parte de sua comunidade. Ou seja, como já vimos (capítulo 2), não busca uma individualidade e sim um coletivo: “eu sou apenas um rapaz/ latino americano/ apoiado por mais de 50 mil manos” (RACIONAIS MCs, 1998); “O que será, será, é nós/ vamos até o final/ Liga eu, liga nós/ onde preciso for/ [...] E liga eu, e os irmão, É o ponto que eu peço” (RACIONAIS MCs, 2002).

A resistência (cultural, étnica, social) promovida pelo *rap* ocorre em vários níveis diferentes, mas inter-relacionados, pois ao escrever poemas, o MC precisa criar meios estéticos de ler a realidade de forma crítica, e este é um exercício bastante importante para a afirmação do indivíduo como sujeito que intervém na realidade. Ao ler a realidade o MC dá início a um processo de recuperação de sua práxis; deixando de meramente reproduzir, começa a criar. O ato de criar já é libertador, pois demonstra a potencialidade do ser humano, mesmo vivendo em um meio pobre, muitas vezes miserável. Outro aspecto importante do *rap* é a sua busca por organização e solidariedade com suas comunidades, atípica em outros segmentos musicais. Os MCs aprendem a trabalhar coletivamente, organizam shows, fazem palestras sobre diversos assuntos ligados à periferia e participam ativamente em espaços políticos. Dito isso, a análise a seguir busca legitimar essas ponderações:

Amo minha raça, luto pela cor,  
O que quer que eu faça é por nós,  
Por amor, não entende o que eu sou,  
 Não entende o que eu faço,  
 Não entende a dor  
 E as lágrimas do palhaço  
 (RACIONAIS MCs, 2002, grifos nossos)

O poema faz alusão à história de Jesus Cristo. O MC fala fazendo reverberar a sua voz na voz do próprio Jesus, fazendo alusão ao fato de, tendo vindo ao mundo para salvar a humanidade, não ter sido reconhecido por esta. Assim se sente o MC, um pouco frustrado por não ser entendido por alguns dos membros de sua comunidade, a quem dirige seu discurso. Também, nesse mesmo fragmento, se configura a seguinte fórmula: a de um eu-individual que luta por um nós-coletivo (vide grifos).

Não foi sempre dito que preto não tem vez, irmão  
 Olha o castelo, então foi você quem fez cuzão  
 Eu sou irmão dos meus truta de batalha



Eu era carne, agora sou a própria navalha  
Tim tim um brinde pra mim  
Sou exemplo de vitórias, trajetos e glórias  
(RACIONAIS MCs, 2002, grifos nossos).

Nota-se agora a passagem do eu enunciador de uma condição para outra, a construção de uma imagem positiva que faz de si mesmo. O discurso é de enfrentamento. Com a segurança de quem se sente como sendo – a imagem é ótima – não mais a carne propensa ao ferimento, mas a navalha que se presta a ferir, a cortar e a matar. A carne que será vítima dessa navalha é a própria carne do opressor. O discurso é de transformação radical. De carne, em navalha – aqui, o oprimido se liberta. O indivíduo que era invisível se torna uma ameaça aos poderes estabelecidos. Ele tem clara consciência de que é “exemplo”, isto é, que, como ele, outros também podem se transformar. O MC se configura, como já vimos, como um efeito colateral do sistema, um herói subversivo, uma espécie de *Robin Hood* contemporâneo (essa figura já foi utilizada por Said em alusão à figura do intelectual, Cf. SAID, 2005). Nestes termos, e a se levar em conta os dois trechos analisados, o MC está bem em consonância com o intelectual clássico de que nos fala Sarlo. Ele tem sim algo de herói, de profeta e de vanguardista.

## **INTELLECTUAL MARGINAL: UM CONCEITO CONTEMPORÂNEO**

Após todas as discussões feitas, propomos, agora, pensarmos no MC como sendo o intelectual marginal e o *rap* como a expressão crítica discursiva desse intelectual. Há, portanto, a necessidade de afirmar que este é um novo intelectual. E embora para propor um novo conceito acerca do mesmo seja crucial passar pelos pontos de convergência entre as categorias apresentadas por Gramsci e por Said, dentre outros, devemos repensar tanto o perfil quanto a função deste intelectual na sociedade brasileira contemporânea. Como são sujeitos que ocupam a posição de intelectuais ao atrelarem a enunciação às tensões sociais de seu tempo em prol dos dilemas comuns a seu grupamento social são problemas vinculados às suas próprias subjetividades, cabe enfatizar que são agentes que pensam o mundo a partir de uma identidade pessoal; mas, criam a partir dela uma rede de diálogos com as identidades sociais e com o

mundo. E desse modo, passam a intervir nas relações cotidianas e a favorecer a legitimação das expressões culturais das minorias.

Desse modo, nossa análise passa mais precisamente, pelas produções do grupo de *rap* Racionais MC's. Ainda que apresentemos discursos marcados por especificidades locais, abordaremos questões e temas comuns às periferias pobres das metrópoles brasileiras, buscando identificar pontos de convergência que possibilitam aos sujeitos falarem do particular concomitantemente, lançam um olhar em relação às diversas vozes ignoradas e apresentam angústias do indivíduo que carrega as marcas de subtração em sua história e em sua cultura.

Assim, pode-se dizer que o intelectual em questão é alguém que traz consigo, geralmente, a condição de ser negro, pobre, habitante nas margens sociais, excluído do mundo letrado acadêmico. É preciso dizer também que essa figura se constrói como alguém que fala a partir da favela sobre ela e não, necessariamente, por ela. Assim sendo, se localiza precisamente num espaço discursivo de tensão: ele é alguém que, muitas vezes falando de si, ao mesmo tempo fala pela favela e sobre a favela.

De modo geral, seus textos (*raps*), explicitam as relações e os procedimentos sociais, principalmente os de exclusão, da presente sociedade contemporânea. Mais que isso, são reflexos das mudanças sociopolíticas ocorridas em nosso país nas últimas três décadas, mudanças que não foram tão significativas para todos, já que os excluídos continuam, em grande parte, ainda excluídos. E se caracterizam por ser um híbrido quase sempre de fato e ficção, de experiências vividas e vistas no mundo da periferia. Para Miranda, são as experiências subjetivas desse indivíduo que o “qualifica” como intelectual:

Em meio a um contexto no qual tanto a violência quanto as desigualdades econômicas, sociais e culturais são claramente evidenciadas, o sujeito em debate se caracteriza por estar imerso na mesma situação caótica que denuncia. E ao se colocar em favor de si próprio acaba por se posicionar favorável às minorias étnicas e sociais e por se inserir em um processo de construção tanto da sua identidade quanto da identidade cultural do grupo com o qual se identifica (MIRANDA, 2008, p. 05-6).

Essa nova espécie de intelectual vem em busca de tomar o que lhe foi, de uma forma ou de outra, negado: o poder de falar por si e de reivindicar melhorias para suas comunidades.

Para Foucault, toda relação é uma relação que visa algum tipo de poder. Afirma ele em “Intelectuais e o poder”:

Onde há poder, ele se exerce. Ninguém é, propriamente falando, seu titular; e, no entanto, ele sempre se exerce em determinada direção, com uns de um lado e outros do outro; não se sabe ao certo quem o detém; mas se sabe quem não o possui. [...] Cada luta se desenvolve em torno de um foco particular de poder [...] denunciá-los, falar deles publicamente é uma luta, não é porque ninguém ainda tinha tido consciência disto, mas porque falar a esse respeito – forçar a rede de informação institucional, nomear, dizer quem fez, o que fez, designar o alvo – é uma primeira inversão de poder, é um primeiro passo para outras lutas contra o poder. Se discursos como, por exemplo, os dos detentos ou dos médicos de prisões são lutas, é porque eles confiscam, ao menos por um momento, o poder de falar da prisão, monopolizado pela administração e seus reformadores (FOUCAULT, 1999. p.75-76).

Partindo das ponderações de Foucault, faz-se o seguinte questionamento: ao tomar a consciência de poder falar por si faz o intelectual marginal aquilo que os intelectuais modernistas faziam, o falar pelo outro? Digamos que essa resposta seja positiva, já de início esta figura se encontra em tensão: pois falar por alguém é de uma maneira ou de outra tirar a sua voz. Nesse sentindo, Gayatri Spivak, aponta que nenhum ato de resistência pode ocorrer em nome do subalterno sem que este ato esteja imbricado no discurso hegemônico. Desse modo, Spivak desvela o lugar incomodo do intelectual que julga poder falar pelo outro, e, por meio dele, construir um discurso de resistência. Sobre essa questão, a autora indiana afirma:

Fazer isso é agir de forma a reproduzir as estruturas de poder e opressão, mantendo o subalterno silenciado, sem lhe oferecer uma posição, um espaço de onde possa falar e, principalmente, no qual possa ser ouvido. Há nisso, portanto, o perigo de se constituir o outro e o subalterno apenas como objetos de conhecimento por parte de intelectuais que almejam meramente falar pelo outro (SPIVAK, 2010, p. 12).

Faz-se necessário esclarecer que o conceito de subalterno utilizado aqui é o descrito por Spivak (baseada no conceito de “proletariado” de A. Gramsci), no qual afirma que o termo subalterno refere-se:

[...] às camadas tidas como mais baixas da sociedade constituídas pelos modos específicos de exclusão dos mercados, da representação política e legal, e da possibilidade de se tornarem membros plenos no estrato social dominante (SPIVAK, 2010, p. 12-13).

Desse modo, quanto ao subalterno, Spivak defende que os que intentam reivindicar a subalternidade de fato estão incorporando formas outras de identificação com o discurso dominante. A possível maneira de colocar o subalterno para falar não é “doando-lhe voz”, ou falando por ele, mas permitir

espaço para que ele se expresse de forma espontânea. Entendo que esse seja o papel mais importante a ser desempenhado pelo intelectual marginal.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

É preciso dizer que este perfil intelectual está longe de se encaixar aos modelos clássicos de intelectual. A principal descontinuidade é que, agora, são os próprios excluídos que falam de suas angústias e de seus dilemas sociais, culturais, étnicos e econômicos; e não mais sujeitos hiperletrados e economicamente mais influentes: “Antes eram os intelectuais que escreviam sobre a periferia [...] Agora que escrevemos sobre nós, o que os intelectuais vão fazer? Que comam brioche!” (VAZ, 2007, p.116); “Não somos o retrato, pelo contrário, mudamos o foco e tiramos nós mesmos a nossa foto.” (FERRÉZ, 2005, p. 9); “Moro dentro do tema” (FERRÉZ, 2006, p. 01). Partindo destas afirmações de Ferréz e Sergio Vaz, podemos dizer que estes intelectuais agem de forma e com intenções diferentes dos intelectuais de tipo clássico, sobretudo daqueles inseridos na tradição do Projeto Modernistas de nação brasileira. Esse projeto marca uma etapa da vida social brasileira, se caracteriza como sendo uma tentativa de atenuação das diferenças sociais e culturais entre povo e elite que ocorreu entre as décadas de 1920 a 1970, privilegiava a aproximação entre as classes sociais brasileiras ainda que no limite ideológico (Cf. PEREIRA, 2005). Nesse projeto, intelectuais-escretores pertencentes a classes sociais altamente letradas produziram, entre os anos de 1920 a 1970, uma literatura que tomou para si a função de mediar e representar as comunidades marginalizadas. Essa Tradição representou esses indivíduos por meio de um discurso alocado na boca de personagens historicamente excluídos e oprimidos socialmente (principalmente o sertanejo nordestino e o negro) como Fabiano, de *Vidas Secas* (1938), de Graciliano Ramos; Macabéa, de *A Hora da Estrela* (1977), de Clarice Lispector; Severino, de *Morte e Vida Severina* (1955-6), de João Cabral M. Neto; e o miscigenado Macunaíma, de *Macunaíma* (1928), de Mario de Andrade, dentre outros. Com o espalhamento desse projeto, a função que desempenhava seus intelectuais fica vaga (Cf. PEREIRA, 2005).

O intelectual marginal caracteriza-se justamente pela descrença nesse projeto de nação e em outros semelhantes, pois perante a realidade que o cerca

(exclusão social, discriminação, racismo e violência principalmente contra os moradores das periferias), desconfia abertamente numa integração social entre elite e favela, ou em qualquer utopia equivalente. Foram décadas, em alguns casos, séculos em que, fosse o Estado, fosse o próprio intelectual clássico se puseram a entoar o “canto da sereia”, utópico e, depois, pesadamente ideológico, da inclusão social. Os mitos da democracia racial e da integração cidade-favela foram decisivos nesse período. Até que não puderam mais se sustentar pela evidência de uma realidade que teimava em ser excludente, sobretudo nos caóticos anos 1980, em que a ideologia do Estado de bem-estar social veio abaixo no mundo todo.

Para melhor entendermos isto, propomos uma reflexão sobre a condição da grande maioria das pessoas que vive nas periferias brasileiras de onde surgiram *rappers* como Mano Brown, Gog e Rapadura; e escritores como Sérgio Vaz, Ferréz, Paulo Lins e Carolina Maria de Jesus. É sabido que estas comunidades vivem cotidianamente uma realidade cercada pela violência, falta de perspectiva, pelo descaso do Estado, da sociedade e, principalmente, pela falta de alfabetização e de letramento. Isso porque nessas comunidades os índices de alfabetização são baixos e conseqüentemente os de leitura. De certo modo isso revela, em termos gerais, a própria condição do Brasil quando comparado a outros países sul-americanos como a Argentina e o Chile. Pode-se dizer que o intelectual marginal toma para si o papel de agente de letramento, isso por ser alguém que está entre a favela e a comunidade letrada. Exemplo disso são suas ações de incentivo à leitura e ao letramento desenvolvidas em suas comunidades.

O intelectual marginal caracteriza-se ainda por ser alguém que: está à margem da cultura letrada produzida na esfera acadêmica; é conscientemente crítico acerca do projeto de inclusão social do projeto modernista de nação, veiculado, sobretudo pelos intelectuais clássicos; tem relativa consciência de que é uma espécie de substituto daquele intelectual clássico; equilibra-se na corda-bamba do conceito de representação: sabe das dificuldades impostas a seu discurso, de fato, sabe que não pode ser o representante do subalterno, que não pode falar por ele, sob pena de privar esse subalterno da própria voz; mas sabe que fala “de dentro”, exprimindo sua própria experiência de subalterno, abrindo espaço para que o subalterno fale; usa gêneros novos (sobretudo o *rap*)

que, por sua vez, se nutrem do discurso dominante, rasurando-o, explicitando as contradições desse discurso; produz seu próprio lócus de enunciação e luta para consolidá-lo por meio de um discurso crítico-subversivo; dissemina uma ideologia que prioriza a valorização da cultura negra frente à aculturação há muito sofrida; acolhe alguns aspectos dos conceitos clássicos de intelectual, sobretudo, a ideia de que é preciso agir no mundo público; nesses termos, sabe agudamente que é pela palavra crítica que se dá combate às formas de dominação e exploração, combatendo, sobretudo, a violência que atravessa a vida da sua comunidade, reflexo das formas de dominação e exploração aqui aludidas.

Por fim, pode-se dizer que os intelectuais marginais do *rap* expressam sua subjetividade colocando em cena o universo da periferia. Esses agentes tomam a palavra e discursam sobre suas histórias, seus problemas, suas angústias. Esse discurso, no entanto, não tem origem em um só enunciador. É visível o esforço do MC para que sua voz não seja solitária, pelo contrário, por meio de sua voz gritam outras vozes, mantendo assim um diálogo constante com suas comunidades. Assim, pode-se, então, dizer que a voz do MC é uma voz individual com caráter coletivo. Ao se evidenciar essa forma de intervenção do intelectual marginal na esfera pública se verá que este é alguém que se mantém à margem, em uma região fronteira, no entre-lugar, e, por isso, está apto a propor estratégias culturais de resistência frente ao fenômeno de aculturação, historicamente produzidas pelas elites, de suas comunidades – “A periferia nos une pelo amor, pela dor e pela cor. Dos becos e vielas há de vir a voz que grita contra o silêncio que nos pune. Eis que surge das ladeiras um povo lindo e inteligente galopando contra o passado. A favor de um futuro limpo, para todos os brasileiros” (VAZ, 2007).

## BIBLIOGRAFIA

ANDRADE, Elaine Nunes de. *Rap e educação, rap é educação*. Vários autores/Elaine Nunes de Andrade (org.). São Paulo: Summus, 1999.

ARENDT, Hannah. *A Condição Humana*. Trad. R. Raposo. Rio de Janeiro: Forense Universidade, 2007.

\_\_\_\_\_. Da violência. Trad. Ana Claudia Drummond. Rio de Janeiro. Sabotage, 2004. (versão digitalizada).

BOBBIO, Norberto. *Os intelectuais e o poder*. São Paulo: Unesp, 1997.

\_\_\_\_\_. Intelectuais. In *Dicionário de Política*. Brasília: UNB, 1986. p. 637-641.

CARRIL, L.F.B. *Quilombo, favela e periferia: a longa busca da cidadania*. 2003. Tese (Doutorado em Geografia Humana). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2003.

CHAUÍ, Marilena. *Conformismo e Resistência: Aspectos da Cultura Popular no Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1986.

CURY, Maria Zilda Ferreira, WALTY, Ivete Lara Camargos. *Intelectuais e vida pública: migrações e mediações*. Belo Horizonte: UFMG, 2008.

ECO, Humberto. A função dos intelectuais. In: [italiaoggi.com.br](http://italiaoggi.com.br), 2003. Disponível em: <<http://www.italiaoggi.com.br>>, acesso em 15 de outubro de 2011.

FERRÉZ. Terrorismo Literário. In: FERRÉZ (Org.). *Literatura marginal: talentos da escrita periférica*. Rio de Janeiro: Agir, 2005.

FOUCAULT, Michel. *A Ordem do Discurso*. São Paulo: Edições Loyola, 1996.

\_\_\_\_\_. *Microfísica do poder*. Rio de Janeiro: Graal, 1999.

\_\_\_\_\_. *Vigiar e punir: nascimento da prisão*. 29ª ed. Rio de Janeiro: Vozes, 1987.

GRAMSCI, Antonio. *Os intelectuais e a organização da cultura*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1995.

HOUAISS, Antonio. *Dicionário de língua portuguesa*. Rio de Janeiro: Objetiva, 2004.

LEJEUNE, Philippe. *O pacto autobiográfico: de Rousseau à internet*. Belo Horizonte: UFMG, 2008.

MIRANDA, Waldilene Silva. Diálogos possíveis: do rap à literatura marginal”. In: *Revista Darandina*; Minas Gerais: UFJF, 2011. p. 1-18.

MICELI, Sérgio. *Intelectuais à brasileira*. São Paulo: Companhia das Letras, 2001.

PEREIRA, Rogério Silva. O intelectual em Angústia: entre o passado, o presente e o futuro; entre o povo e a nação. Série Ensaio, Belo Horizonte: PUC, 2001.

\_\_\_\_\_. Fronteiras da literatura brasileira contemporânea. Projeto de pesquisa, UFGD, 2005.

SAID, Edward W. *Representações do intelectual: as conferências Reith de 1993*. São Paulo: Companhia das Letras, 2005.

\_\_\_\_\_. *Cultura e Imperialismo*. São Paulo: Companhia das Letras, 1993.

SALLES, Écio de. A narrativa insurgente do hip-hop. In: Revista de *Estudos de Literatura Brasileira Contemporânea*, nº 24. Brasília, julho-dezembro de 2004, p. 89-109.

SARLO, Beatriz. *Cenas da vida pós-moderna*. Rio de Janeiro: UFRJ, 2000.

SARTRE, Jean-Paul. *Em defesa dos intelectuais*. São Paulo: Ática, 1994.

\_\_\_\_\_. *Que é a literatura?* São Paulo: Palas Athena, 2004.

SILVA, José Carlos Gomes da. Rap na cidade de São Paulo: música, etnicidade e experiência urbana. Tese de doutorado. Campinas: Departamento de Ciências Sociais do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, 1998.

\_\_\_\_\_. “A experiência do movimento hip hop paulistano”. In: ADRADE, Elaine Nunes de. (Org.). *Rap e educação rap é educação*. São Paulo: Summus, 1999, 23-38.

SPIVAK, Gayatri. *Pode o subalterno falar?* Belo Horizonte: Editora UFMG, 2010.

TELLA, Marco Aurélio Paz. Rap, memória e identidade. In: ADRADE, Elaine Nunes de. (Org.) *Rap e educação Rap é educação*. São Paulo: Summus, 1999. p. 55-65.

VAZ, Sérgio. “Manifesto da Antropofagia Periférica”. In: Os novos antropófagos: Artistas da periferia de São Paulo lançam sua própria Semana de Arte Moderna. Revista Época, ed. 487, Rio de Janeiro: Editora Globo, 2007. Disponível em <http://revistaepoca.globo.com/revista/Epoca>, acesso em 15/10/2010.

XIMENES, Sergio. *Dicionário da língua portuguesa*. São Paulo: Ediouro, 2001.

ZIBORDI, Marcos. Jornalismo alternativo e literatura marginal em Caros Amigos. Dissertação (Mestrado em Teoria Literária). Universidade Federal do Paraná, 2004.

## DISCOGRAFIA

RACIONAIS MCs, *Raio X do Brasil*. Zimbabwe, 1993.



\_\_\_\_\_, *Sobrevivendo no Inferno*. Cosa Nostra, 1998.

\_\_\_\_\_, *Nada melhor que um dia após o outro*. Cosa Nostra, 2002.

## FRONTEIRA SECA, FLUIDA E LISA O ÓPTICO E O HÁPTICO NAS IMPRESSÕES, DEVANEIOS E VIAGENS PELO FIM DO MUNDO

Anedmafer Mattos Fernandes (UFGD)<sup>10</sup>

**Resumo:** O ensaio aqui apresentado tem por finalidade explorar o trabalho de campo que realizamos na região de fronteira entre Brasil e Paraguai. Em nossa viagem passamos por Aral Moreira e Coronel Sapucaia no Brasil, além de Capitain Bado no Paraguai. Como o texto se fundamenta teoricamente em Gilles Deleuze, Felix Guattari, optamos por permitir que as suas ideias se infiltrem no texto ao invés de simplesmente usá-las como citação. A intenção aqui é experimentar.

**Palavras-chaves:** Fronteira Brasil/Paraguai; Espaço liso e estriado; Fronteira e o fim do mundo.

**Abstract:** The paper presented here aims to explore the fieldwork we conducted in the border region between Brazil and Paraguay. On our journey we passed Aral Moreira and Coronel Sapucaia in Brazil, and Paraguay Capitain Bado. As the text is theoretically based on Gilles Deleuze, Felix Guattari, we chose to allow their ideas to infiltrate into the text rather than simply use them as reference. The intent here is to experiment.

**Keywords:** Border of Brazil/Paraguay; smooth and striated space; Frontier and the end of the world

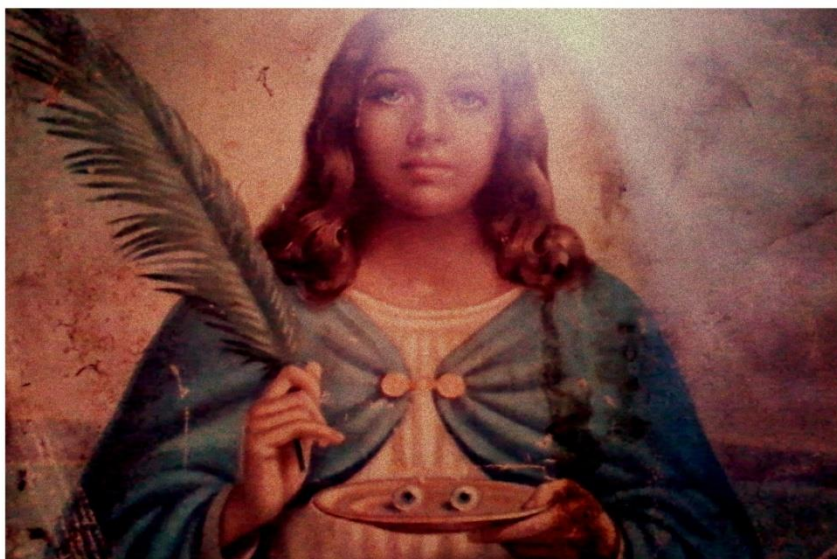
### INTRODUÇÃO

Escrevo aqui como um viajante. Numa viagem por lugares ermos e aparentemente desconexos, a fronteira entre o fim de um mundo e o começo de outro; Brasil e Paraguai. Esse texto deve ser visto como um álbum de fotos desta viagem, apresentando imagens e pequenos relatos colhidos em Aral Moreira, Coronel Sapucaia (municípios do Estado do Mato Grosso do Sul, no Brasil), e Capitain Bado (no Paraguai). A conexão entre as imagens, ideias e o sentido desses fragmentos só pode ser feito por quem “vê” as fotos. Eu apenas fotografo. As imagens se embaralham aos relatos em movimento rizomático, enquanto afetam, possibilitam novos devires. A geografia que nos interessa aqui, não pressupõe o deslocamento de um corpo sobre uma superfície, um ‘espaço’. Antes de ser uma viagem por um universo físico-mecânico, nossa inspiração é o “universo quântico”, o “modelo fractal”. Gilles Deleuze e Felix Guattari nos ajudarão nesta viagem.

---

<sup>10</sup> Docente do Instituto Federal de Mato Grosso do Sul, Campus de Campo Grande, e Doutorando pelo programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal da Grande Dourados.

## ÓPTICO/HÁPTICO



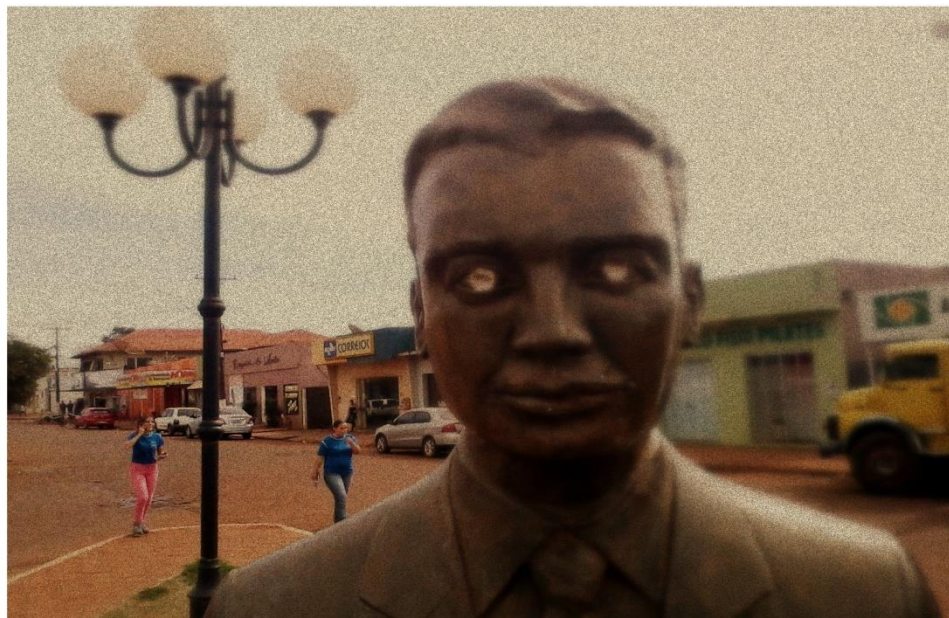
**Santa Luzia: Foto tirada em um celeiro de um sítio na fronteira entre Brasil e Paraguai**

O que ver na fronteira? E com que olhos devemos ver a fronteira? Talvez não tenha o que se ver. Pelo menos não da maneira que estamos acostumados. Na fronteira, a realidade não é um corpo sólido, mensurável, que se organiza sobre um espaço linear, fechado. A realidade na fronteira é um conjunto de fluxos e devires que operam sobre um espaço liso. Aqui, nesta viagem, todo o conhecimento é afetivo, indicando que os acontecimentos e não as essências é que são importantes, pois os elementos desse território são agenciados em função dos afetos.

Para Deleuze e Guattari, fronteira é o entre mundos, é coexistência e correspondência, um recorte que instala o limite através da consistência interna dos elementos que a compõe, marca a vizinhança e se abre ao exterior. Uma expedição pela fronteira passa por um olhar que procura articular uma disposição ao encontro com a exterioridade, apreender o mundo enquanto um campo de forças em eterno movimento. Na fronteira não possível uma mera contemplação do mundo, não é possível vislumbrar uma organização do conjunto geral das identidades e individualidades a partir de uma suposta essência abstrata. Não se trata de uma busca por uma verdade que se constitui

pela representação ou um sentido, pois o sentido se dá nas relações e, portanto, no mundo e não na razão.

**Estátua de Aral Moreira na praça central do município de Aral Moreira**



“[...] meu pai é migrante. Ele morava no Rio Grande do Sul, agora, eu, nasci aqui. [...] parece que o pessoal daqui tem medo, que nós brasileiros, migrantes, tirem as terras deles”

Se a fronteira é basicamente espaço aberto, liso, ela se contrapõe ao espaço estriado. Deleuze e Guattari nos dão a imagem do Xadrez e do Go para compreendermos os contrapontos entre o espaço liso e o espaço estriado. O Xadrez é a imagem do espaço estriado, enquanto jogo de Estado, as peças possuem identidades fixas, o peão, a rainha, o rei, etc. O tabuleiro de Xadrez pode ser comparado ao mapa, com limites, fronteiras, movimentos pré-determinados. No espaço estriado, o céu é a medida. E as qualidades visuais mensuráveis que derivam dele (DELEUZE & GUATTARI, 2008). O Xadrez é o jogo da guerra, da batalha institucionalizada, com regras e códigos, o Go é uma guerra que em seu limite não há batalha. No Go, movimentamo-nos pelo espaço liso, distribuímos-nos por um espaço aberto aos devires.



Placa do canteiro central da avenida que divide Capitain Bado no Paraguai e Coronel Sapucaia no Brasil

Neste caso, o Go é o jogo que nos fornece a visão e a movimentação na fronteira, nos caminhos e dutos que surgem por entre o espaço marcado do tabuleiro/mapa, uma viagem pelo fim do mundo. *Trata-se de distribuir-se num espaço aberto, ocupar o espaço, preservar a possibilidade de surgir em qualquer ponto: o movimento já não vai de um ponto a outro, mas torna-se perpétuo, sem alvo nem destino, sem partida nem chegada* (DELEUZE & GUATTARI, 2008, p.14). Os pontos é que se subordinam ao trajeto e não ao contrário, como acontece no Xadrez:

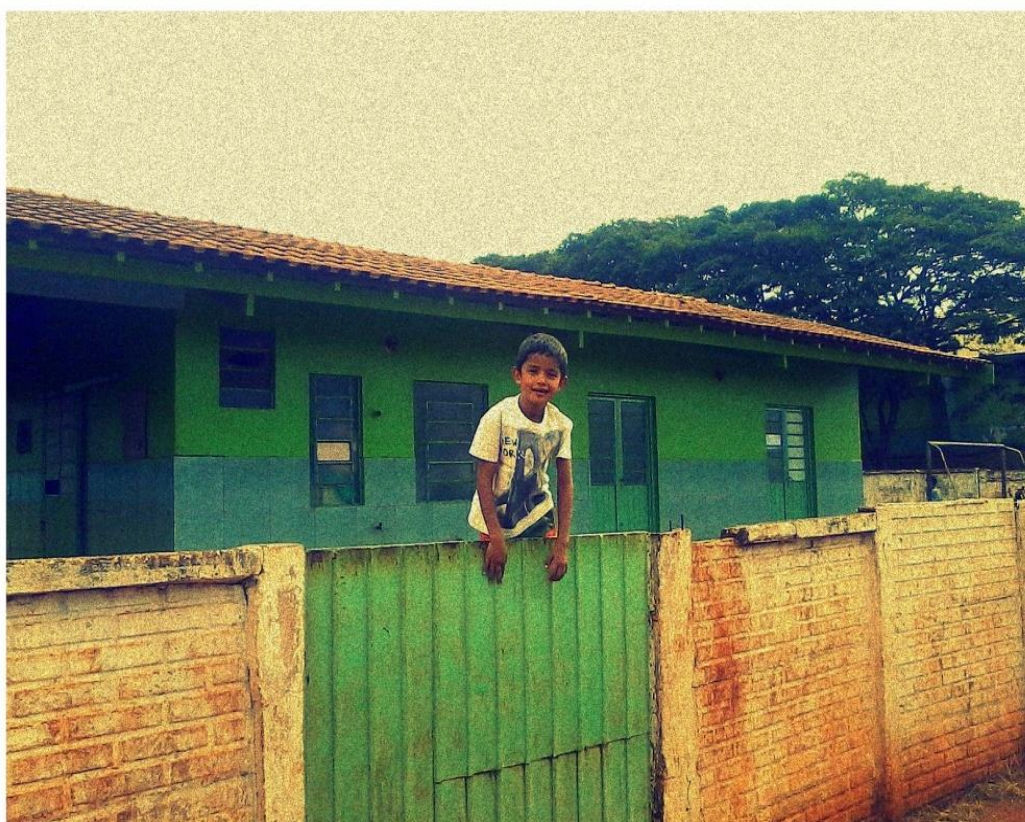
Os peões do go, ao contrário, são grãos, pastilhas, simples unidades aritméticas, cuja única função é anônima, coletiva ou de terceira pessoa: "Ele" avança, pode ser um homem, uma mulher, uma pulga ou um elefante. Os peões do go são os elementos de um agencia-mento maquínico não subjetivado, sem propriedades intrínsecas, porém apenas de situação. Por isso as relações são muito diferentes nos dois casos. No seu meio de interioridade, as peças de xadrez entretêm relações biunívocas entre si e com as do adversário: suas funções são estruturais. Um peão do go, ao contrário, tem apenas um meio de exterioridade, ou relações extrínsecas com nebulosas, constelações, segundo as quais desempenha funções de inserção ou de situação, como margear, cercar, arrebentar. (DELEUZE & GUATTARI, 2008 p.13).

O temor maior é que a nossa viagem seja confundida com um deslocamento do nada a lugar nenhum. O fato é que estamos querendo



desbravar um espaço liso, “turbilhonar”, e entendemos com isso que, nessa viagem, o trajeto deverá ficar sempre em aberto para que possamos nos articular às próximas viagens, criando um rizoma na medida em que avançamos por outros lugares e outras paisagens. Observar a fronteira, portanto, não significa “acumular” conhecimento, mas qualificar as jornadas que virão com essas articulações em aberto, para que se permitam ser “acionadas” a cada momento em que a vida nos obrigar diante dos prováveis encontros e intercessores.

**Flagrante em uma escola municipal em Aral Moreira**



[...] morar na fronteira é a oportunidade de conhecer pessoas e culturas diferentes.

Tanto no liso como no estriado existem as paradas, os trajetos, mas no espaço liso é o trajeto que determina os pontos de parada. Na fronteira compreende-se a contingência e a incompletude. Na terra onde tudo está por ser feito a regra é o imprevisto do espadachim, a bricolagem do pensamento selvagem (DELEUZE & GUATTARI, 2008 P.197). É força de alisamento e

estriamento, mas espaço intensivo antes de extensivo, improviso que força o alisamento do espaço.

*Spatium* intenso em vez de *Extensio*. Corpo sem órgãos, em vez de organismo de organização. Nele a percepção é feita de sintomas e avaliações mais do que de medidas e propriedades. Por isso, o que ocupa o espaço liso são as intensidades, os ventos e ruídos, as forças e as qualidades tácteis e sonoras, como no deserto, na estepe ou no gelo. Estalido do gelo e canto das areias (DELEUZE & GUATTARI, 2008, P.185).

Deleuze e Guattari nos falam de um tipo de navegação anterior à determinação das longitudes, latitudes e outras concepções métricas do espaço. Existe toda uma navegação nômade empírica e complexa que faz intervir ventos, ruídos, cores, sons.

Fronteira entre Brasil e Paraguai



[...] imagem que lembra a fronteira para mim [...] é a festa”.

Segundo os autores, só posteriormente é que surge a navegação direcional, pré-astronômica, e já astronômica, que se organiza a partir de uma geometria operatória, baseada nas coordenadas e nas representações.



É claro que a representação do mundo é o fundamento da vida em sociedade, mas essa mesma representação pode esterilizar a vivência na medida em que despreza o devir, nos levando ao niilismo. Ou seja, a linguagem cria uma realidade diante do inaudito, realidade esta em que o homem possa suportar a vida, mas já não há vida se esta se submete à lógica da linguagem e da representação. O espaço liso é direcional, e não dimensional ou métrico. O espaço liso é ocupado por acontecimentos ou hecceidades, muito mais do que por estruturas formadas, percebidas e representáveis.

Viajar de modo liso é todo um devir, e ainda um devir difícil, incerto. Não se trata de voltar a navegação pré-astronômica, nem aos antigos nômades. É hoje, e nos sentidos os mais diversos, que prossegue o afrontamento entre o liso e estriado, as passagens, alternâncias, e superposições (p.190).

É por isso que aqui a fronteira dever ser “vista” a partir das matérias de expressão que emergem para tornar visível o invisível, qualificando nossa vivência, fazendo com que esse repertório de impressões se tornem perceptos.

**O limite: o “fim” do Paraguai e o “início” do Brasil e vice-versa**



“Gosto de ir para Paraguai para fazer compras, morar lá [...], eu não gostaria. Não tem trabalho. Pagam muito pouco [...]”.



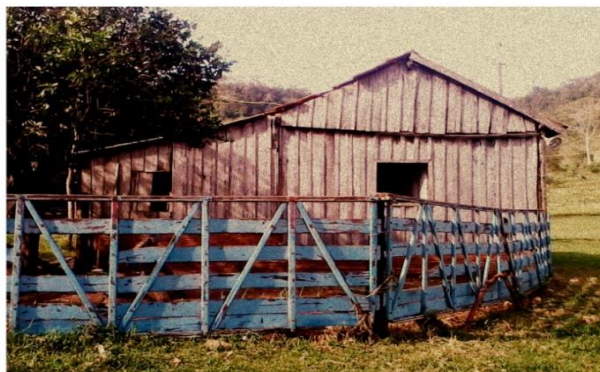
A fronteira enquanto espaço liso, portanto, é mais bem compreendida a partir das impressões subjetivas que se constituem a partir de agenciamentos acústicos, táteis, olfativos, palatáveis, um espaço-tempo que é produto e produtor de afetos e sentidos, cortados por linhas de transversalidades, criando fluxos que dê/reterritorializam nossa percepção a partir de linhas de fuga.

O espaço liso, háptico e de visão aproximada, tem como característica fundamental, a variação contínua de suas orientações referências, as mudanças bruscas de direção e sentido:

O Liso nos parece ao mesmo tempo o objeto por excelência de uma visão aproximada e o elemento de um espaço háptico (que pode ser visual, auditivo, tanto quanto tátil). Ao contrário, o Estriado remeteria a uma visão mais distante, e a um espaço mais óptico – mesmo que o olho, por sua vez, não seja o único órgão a possuir essa capacidade. (DELEUZE & GUATTARI, 2008, p.203).

É importante considerar que os dois espaços só existem de fato graças às misturas entre si: o espaço liso é constantemente codificado em um espaço estriado e o espaço estriado é constantemente descodificado em espaço liso sob o efeito das experimentações e dos territórios abandonados.

Imagens da fronteira Brasil/Paraguai



E é o Oeste da América, rizomático, com seus índios, seu limite sempre em fuga, suas fronteiras movediças e deslocadas que expressam essa dimensão lisa do espaço, como algo a ser transposto, rechaçado, ultrapassado. Pois as fronteiras são a vitória da contingência, arrancando a história da necessidade de linearidade, estabelecendo o devir como força de combate.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

As fronteiras são construções, processos sociais, histórica e simbolicamente produzidos. Devem ser entendidas muito mais como abertura do que como um dado localizável no espaço. São locais de mutação e subversão onde imperam os princípios da relatividade diante da multiplicidade.

Prefeitura de Capitan Bado.



Gosto de namorar mais os paraguaios do que os brasileiros [...] sei lá, eles são diferentes.

Na fronteira há o recíproco no lugar do hegemônico e o reversível no lugar do destino. Isso porque o destino dos homens não pode pensado a partir de um fora que sirva de espelho para o lado de dentro, mas a partir de uma emancipação dos devires em relação ao mundo da representação. Na fronteira, no limite do mundo de significados em que vivemos, percebe-se claramente, o devir é geográfico. De outra maneira, podemos concluir que, no limite, só conta a fronteira constantemente móvel (DELEUZE & GUATTARI, 2008, p.34).

## REFERÊNCIAS

DELEUZE, Gilles; GUATTARRI, Félix. ***Mil platôs: Capitalismo e esquizofrenia***. Tradução: Peter Pál Pelbart e Janice Caiafa. Rio de Janeiro: Editora 34, Vol. 5, 2008.