

Mobilidade e fronteira: as territorialidades dos jovens de Corumbá, Brasil



Edgar Aparecido da Costa

Mestrado em Estudos Fronteiriços
Curso de Geografia, Câmpus do Pantanal,
Universidade Federal de Mato Grosso do Sul, Brasil

Resumo

Mobilidade e fronteira são construções socioespaciais que se combinam e modificam reciprocamente. Nesta Era da informação as mobilidades territoriais são ainda mais intensas, complexificando, cada vez mais, os arranjos locais. A cidade de Corumbá-MS, no Oeste brasileiro, na fronteira com a Bolívia foi construída a partir de inúmeros fluxos de dinamismo permanente. O objetivo deste trabalho é analisar como os jovens de Corumbá usam o lado boliviano dessa fronteira e com que frequência a visitam. Interessa, ainda, entender como a fronteira comparece nos seus imaginários e se seus fluxos são mais na direção da capital sul-mato-grossense ou do Pantanal. Para tanto, foram aplicados 345 questionários entre estudantes com idade de 15 a 17 anos, nas escolas de Corumbá. Percebeu-se que os jovens vão mais para fronteira, depois para a capital do Estado e, por último para o Pantanal.

Palavras-chave

Fronteira
Territorialidades
Mobilidade
Corumbá-MS

Palabras Clave

Frontera
Territorialidades
Movilidad
Corumbá-MS

Abstract

Mobility and border: young people's territorialities in Corumbá, Brazil. Mobility and border are sociospatial constructions which reciprocally combine and modify themselves. In this Information Age, the territorial mobilities are much more intense, complexifying the local arrangements even more. The city of Corumbá-MS, located in the West of Brazil and in the border of Bolivia, was constructed from many fluxes of permanent dynamism. The objective of this work is to analyze how the young people of Corumbá use the Bolivian side of the border, and which is the frequency that they visit it. It also interest us to understand how the border is present in their imaginary and if their fluxes are mainly driven to the capital city of Mato Grosso do Sul or to the Pantanal. In order to do it, 345 surveys were applied to students between 15 and 17 years old, in the local schools. It was noticed that the young people are more driven to the border, then to the Capital City and, finally, to the Pantanal.

Keywords

Border
Territorialities
Mobility
Corumbá-MS

Recibido: 6 de mayo de 2013. Aceptado: 1 de agosto de 2013.

Introdução

A fronteira que será tratada neste texto foi construída em tempos diferentes. Corumbá e Ladário datam de 1778 (mas somente na década de 1950 Ladário tornou-se município). A presença boliviana na fronteira foi marcada pela fundação de Puerto Suárez, em 1875, às margens da Laguna de Cáceres, cerca de 30 km do centro de Corumbá. Nos anos 1950, com a construção da ferrovia, lançaram-se as bases de povoamento de Puerto Quijarro no entorno da estação ferroviária, ampliando-se consideravelmente com a ocupação de Arroyo Concepción (que é seu distrito) nos anos 1970/80 nas imediações da passagem viária que liga o Brasil à Bolívia.

Corumbá, que mais diretamente nos interessa, é uma cidade localizada no extremo ocidental do estado de Mato Grosso do Sul, na fronteira do Brasil com a Bolívia. É uma das cidades mais antiga do estado. Limita-se territorialmente a Leste com Ladário-MS, pelo lado brasileiro, e a oeste com Arroyo Concepción, distrito de Puerto Quijarro, da província Germán Busch, departamento de Santa Cruz, no lado oriental boliviano. Conta com quase 100 mil habitantes e fica a 430 km da capital do estado, Campo Grande. Um aspecto diferenciado é que Corumbá e Ladário estão a mais de 200 km da cidade brasileira mais próxima (Miranda-MS), separadas/unidas pelo Pantanal, e a menos de 10 km das cidades bolivianas fronteiriças.

A população urbana fronteiriça de Corumbá, Ladário, Puerto Quijarro e Puerto Suárez, somadas, perfazem cerca de 160.000 habitantes, sendo aproximadamente 45.000 do lado boliviano. A passagem pela fronteira é visivelmente frequente, dinâmica, diversa. Passam por ela, diariamente, fronteiriços, turistas, mercadorias, fluxos lícitos e ilícitos, para um lado e outro. Vislumbram-se mobilidades circunscritas e, para além da fronteira, com velocidades e racionalidades diferentes.

Os jovens são diferentes, principalmente em se tratando de mobilidade. Boa parte deles não possui autonomia plena, sendo vigiada e/ou controlada pelos pais. Além disso, muitos são estudantes e dedicam parte significativa de seus deslocamentos em função da escola ou das atividades ligadas a ela. Ir para a fronteira tem, para a população local, o sentido de passar para o lado imediatamente próximo à linha internacional. Como a palavra sempre está ligada àquilo que, de alguma forma, está na frente, com o estranho, o desconhecido, a novidade, ir até lá pode ser, no imaginário dos pais, algo que remete cuidado. Provavelmente, nessa lógica, a mobilidade dos jovens até as cidades vizinhas bolivianas ocorre acompanhada dos pais, amigos ou parentes. Isso nos levou a indagar se os jovens conheciam mais esses lugares ou Campo Grande, ou o Pantanal?

Assim, o objetivo deste trabalho é analisar como os jovens de Corumbá usam o lado boliviano dessa fronteira e com que frequência a visitam. Interessa, ainda, entender como a fronteira comparece nos seus imaginários e se os fluxos desses jovens são mais na direção da capital sul-mato-grossense ou do Pantanal que da mesma.

Mobilidade e fronteira: esclarecendo as singularidades do local de estudo

a fronteira é entendida, neste trabalho, com o sentido de espaço fronteiriço, conforme proposto por Benedetti (2011). São, portanto, bandas territoriais, uma de cada Estado nacional, articuladas numa contiguidade territorial que, controlada e confrontada por diferentes forças e relações de poder, forma as fronteiras. Essas áreas são passíveis de passagens de diversas ordens: econômica, social, cultural, animal, de vetores de doença, de circulação atmosférica, dentre outras.

A fronteira é uma construção sociopolítica que contém o limite internacional. Conforme trabalhamos em Costa (2012), fronteira e limite expressam diferentes sentidos, mas isso não significa ruptura, ao contrário, denota forte interdependência dada a frequente interação (i)material nesse meio. A fronteira só existe a partir e por causa do limite, ou seja, é ele quem dá luz à existência daquela. Nos dizeres de Lasconjarias (2004), esses termos são, na atualidade, intercambiáveis ou pelo menos sinônimos. Essa forte imbricação se aproxima da imagem de uma cerca que, ao mesmo tempo em que representa uma barreira, permite, pelos seus vãos mais ou menos apertados, a possibilidade da passagem.

Para alguns fluxos, passíveis de controle social, os vãos podem ser mais apertados ou elásticos em razão dos acordos (in)formais historicamente construídos pelas sociedades fronteiriças. Caso a cerca (com o sentido de limite materializado) tenha vãos muito próximos, dificultando a passagem, ainda assim é possível superá-la por cima ou por baixo, escavando o solo. Os fluxos que escapam a essa forma de controle, especialmente os de natureza independente da vontade humana, não enfrentam cercas. Possuem passagem livre em favor de suas características e vetorização particulares. Nesse sentido, os espaços fronteiriços se assemelham com verdadeiros openfields.

Quando os produtos oriundos da intervenção humana são associados a elementos naturais, isso pode implicar num maior desconforto para um ou outro lado da fronteira. Um exemplo são atividades industriais que lançam partículas poluidoras na atmosfera. A localização das indústrias na cidade de Corumbá acarreta problemas também para o lado boliviano, pois a predominância dos ventos, nesta porção geográfica, é na direção oeste, maximizado pela presença de morrarias ao longo da malha urbana dessas cidades. Em relação aos recursos hídricos, os possíveis prejuízos se dão no sentido contrário. A carência de saneamento básico e o conseqüente lançamento dos dejetos no canal Tamengo conduzem esses poluentes na direção do rio Paraguai, atingindo a orla fluvial da cidade e ameaçando a estação de captação de água para abastecimento urbano.

Os fluxos que não podem ser contidos pelas cercas ou pelos muros, a exemplo dos casos mencionados e da circulação viral, remetem implicações sanitárias, mas também responsabilidades políticas e sociais. Como a jurisdição de cada território termina/começa no limite e os fluxos de ar e água não compartilham dessa construção sociopolítica, deveria interessar muito aos habitantes de um lado e de outro da fronteira saber o que ocorre, o que está sendo feito no território vizinho. Essa preocupação, aparentemente, só tem se manifestado da parte das autoridades sanitárias brasileiras, especialmente em relação ao combate à dengue, à raiva e ao controle da febre aftosa e brucelose nos rebanhos bovinos.

A cerca, o limite, possui uma conotação de linha de separação entre um lado e outro. A fronteira é mais que isso: é uma área geográfica, com limites imprecisos, variável e dinâmica (que ora retrai, ora expande) que contém o limite (Costa, 2012). Essa dinâmica é dada pelos fluxos presentes no espaço fronteiriço, tanto internos quanto externos, que o atravessam, tensionam, que produzem/induzem mudanças de comportamentos de alguns elementos.

Contudo, a fronteira pode ser vista de formas diferenciadas na perspectiva do Estado: como uma construção social e relacional e nos seus usos e práticas. Dialeticamente, ela separa e une grupos humanos e territórios em ambos os lados da linha de demarcação, produzindo uma rede relacional específica (Kayser, 1998).

Essa forma de ver, de alguma maneira, se aproxima do entendimento de Foucher (2009) para quem as fronteiras são instituições, configurando-se como descontinuidades territoriais com claras funções de demarcação política. Talvez, por isso, Grimson (2000) afirma que as relações entre as fronteiras e seus governos centrais sejam conflitivas.

As descontinuidades instituídas, frequentemente em tensão com as continuidades elaboradas por transversalidades anteriormente existentes ou produzidas a partir dessa configuração espacial são características dos espaços fronteiriços, (re)produzidas pelas mobilidades (Benedetti, 2011).

Para Benedetti (2011:36) a mobilidade pode ser definida como “un tipo particular de relación social ligada al cambio de localización de las personas y/o de los bienes; es una estrategia de reproducción social a partir de la relación entre lugares, definiendo trayectorias espaciotemporales complejas”. Afirma ainda que as fronteiras atraem mobilidades que, em essência, dão vida a ela, numa relação dialética. Nesse sentido, o conceito de mobilidade se aproxima de territorialidade.

Mobilidade tem a ver com a capacidade de movimento de indivíduos a partir de razões multidimensionais (Módenes, 2008; Ramírez Velázquez, 2009; Lopes, Beatriz Nieto y Arias, 2010). Nas fronteiras, as mobilidades ocupam uma ordem socioterritorial multidimensional e multitemporal. Cada passagem tem características particulares arranjadas em razão das combinações territoriais possíveis a cada tempo, a cada indivíduo/coletividade.

A passagem fronteiriça de um lado para o outro se caracteriza por fixos e fluxos desiguais. Em relação aos fixos, nota-se, de um lado e de outro, estruturas com funções semelhantes. Contudo, as formas são amplamente díspares! Do lado brasileiro, a Secretaria da Receita Federal possui uma estrutura com várias possibilidades de articulação para lógicas de passagem (ida e volta, exclusiva para caminhões com vistas ao controle sanitário, para fiscalização de ônibus de turistas e outras para eventualidades) e, do lado, uma enorme área para guarda de veículos apreendidos. Também existe uma estrutura ampla da Polícia Federal, onde se faz o controle migratório, invariavelmente com longas filas (Figura 1). Do lado boliviano, existem duas passagens articuladas por um arco tendo duas estruturas modestas separadas pela via de entrada no país: a) o posto de controle fronteiriço; e b) o posto de controle migratório. Na calçada, ao lado deste último, foi instalado um pedágio cobrado apenas dos condutores de veículos com placa estrangeira.

Discutindo a cena fronteiriça contemporânea, Foucher (2009:19) indica, muito apropriadamente, que “as fronteiras se transformaram em ‘membranas assimétricas’, autorizando a saída, mas protegendo a entrada de indivíduos vindos do outro lado”. No imaginário do extrafronteiriço, pululam ideias de que as fronteiras são passagem de contrabandos, drogas, armas e que o Estado perdeu seu controle. Foucher (2009) sugere que, em face de isso, o Estado, que de fato nunca dominou completamente suas fronteiras, se impõe via múltiplas territorialidades, que incluem as aduanas, as barreiras.

No dia 20 de abril de 2013, nessa principal passagem fronteiriça entre Brasil e Bolívia, onde fica a cidade de Corumbá, registramos uma cena descrita a seguir. No lado brasileiro, no prédio da Polícia Federal, existia uma fila considerável de pessoas esperando autorização para entrar ou sair do país. Ao lado, na fiscalização da Receita Federal, passavam veículos, continuamente, em ambas as direções (entrando e saindo do país), observados pelos fiscais e policiais armados. Durante 10 minutos de observação foram parados para fiscalização 2 veículos, ambos com placas de outra unidade federativa do Brasil. Também passavam, em menor quantidade, motociclistas e pedestres nas duas direções. Invariavelmente, as pessoas que chegavam a pé da Bolívia eram portadoras de sacolas de compras e passavam na direção do ponto de ônibus urbano (que não atravessa o limite internacional) ou dos carros deixados num pátio junto ao ponto final do ônibus.

A ponte sobre o arroio Conceição não é somente um lugar de passagem. É, também, um local de encontros e de pausa para descansar sentado nas suas bordas sob a sombra



das árvores que a margeiam. Tem seu caráter material, respaldado na sua construção de concreto, mas também imaterial, na medida em que simboliza o ponto de contato entre povos de países diferentes.

Figura 1. Estrutura brasileira para controle de entrada no país ao lado do limite internacional. Fonte: Costa, 2013.

No lado boliviano da fronteira, no posto de “Control fronterizo”, estavam três pessoas responsáveis pela cobrança do pedágio, um policial conversava animadamente com um ou outro conhecido. Não verificamos nenhuma parada de veículos para fiscalização. Também, não existia nenhuma fila no controle de migração boliviana. Esse lado é mais complexo de formas e funções, já que as ocupações comerciais e para moradia encostam-se às proximidades do posto, fato que não se verifica no lado brasileiro (a área urbana é afastada a, aproximadamente, 3 km). Percebe-se, mesmo, a propaganda de refeições vendidas ao lado, utilizando um espaço na frente do “Control fronterizo” (Figura 2).

No sentido de criar elementos para conjecturas sobre a mobilidade pela fronteira, realizamos, no dia 20 de abril, sábado, durante dez minutos (das 12h09min às 12h19min) a contagem de veículos indo em direção à Bolívia e na direção do Brasil simultaneamente. Esse dia e horário foram entendidos como sendo de média para menos acentuada mobilidade, pois não equivalem a início de mês ou horário de pico (entre as 08 e 10 horas para entrada na Bolívia). A contagem foi feita sobre a ponte e se obteve um total de 81 veículos durante exatos 10 minutos, ou seja, passaram sobre a ponte fronteiriça 8 veículos por minuto. Destes, 55,56% entraram no Brasil e 44,44% entraram na Bolívia (Tabela 1).

Cabe notar que entraram no Brasil mais veículos bolivianos (44,44%) que veículos com placas de Corumbá e Ladário (28,89%) e praticamente a mesma quantidade na Bolívia (38,89% e 41,67%, respectivamente). Evidentemente, algumas das placas de outras partes do Brasil podem ser de moradores de Corumbá e Ladário. Notadamente as de Minas Gerais e do Rio de Janeiro, haja vista a presença de trabalhadores do alto e médio escalão da empresa Vale e de militares da Marinha do Brasil, entre outros servidores públicos, que frequentemente mantêm as placas dos seus estados de origem.



Figura 2. Estrutura boliviana para controle de entrada no país ao lado do limite internacional. Fonte: Costa, 2013.

Contudo, impressiona a entrada de 2 veículos bolivianos por minuto na direção do Brasil. Apenas como exercício reflexivo, se tomarmos essa quantidade como base, em uma hora estariam entrando 120 veículos bolivianos, algo em torno de 1.200 veículos por dia. Nessa mesma ótica, são 8,1 veículos por minuto, 486 por hora e quase 5 mil veículos diariamente, cruzando a ponte para um e outro lado da fronteira. Evidentemente existem dias com mais e com menos volume de passagem de veículos, mas isso já demonstra claramente a porosidade fronteiriça.

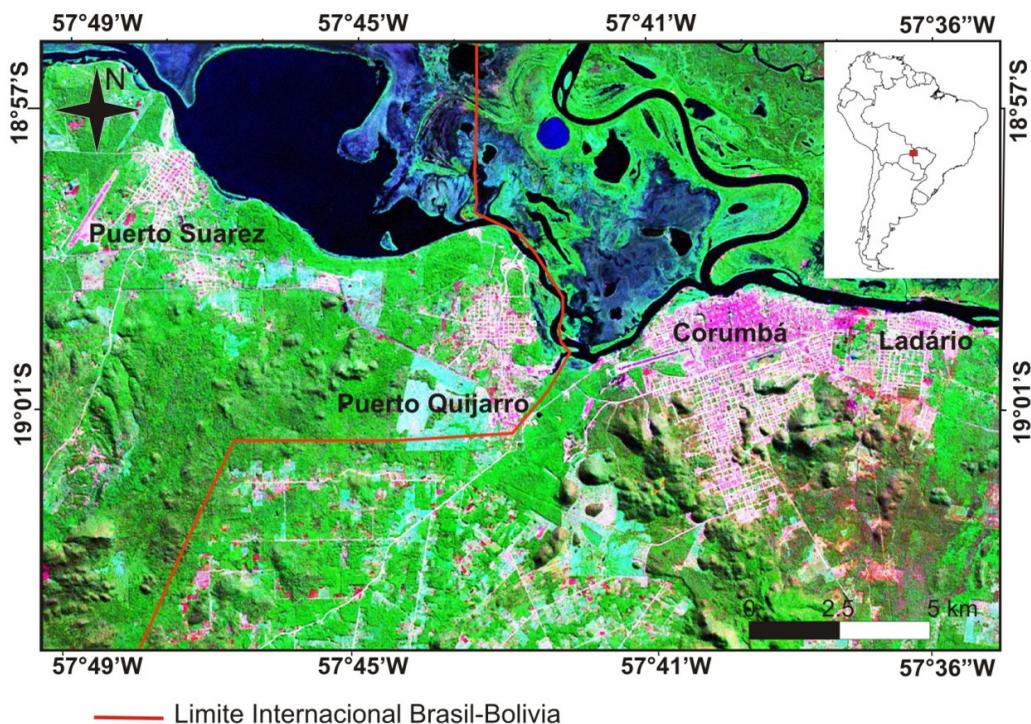
Tabela 1. Fluxos de veículos, segundo suas placas, na fronteira Brasil-Bolívia, durante dez minutos do dia 20/04/2013. Fonte: Trabalho de campo, abr./2013.

Procedências das placas	Entrada no Brasil	Entrada na Bolívia	Total
Bolívia	20	14	28
Corumbá e Ladário	13	15	34
Outras cidades do Brasil	12	7	19
Total	45	36	81

Entendemos que essa destacada porosidade e mobilidade fronteiriça só podem ter razão de existir se, historicamente, tenha sido forjada, mesmo que o desconhecido (o estranho) provocou e/ou continue despertando algum receio. Dessa forma, propusemo-nos a retratar, a seguir, a construção dessa fronteira sobre o foco das territorialidades/mobilidades.

A franja fronteiriça brasil-bolívia: uma construção socioespacial em tempos desiguais

A franja fronteiriça Brasil-Bolívia que abrange a área do município de Corumbá apresenta uma vasta paisagem rural com pequenas manchas de povoados ou de habitats isolados. A paisagem urbana mais saliente se configura na contiguidade espacial de Corumbá e Ladário, do lado brasileiro, e Puerto Quijarro e seu distrito de Arroyo Concepción, do lado boliviano. Puerto Suárez, distante cerca de 20 km, soma-se a essa paisagem urbana (Figura 3).



Vale dizer que essa fronteira foi construída socialmente e forjada pelo signo da política de ocupação territorial do Estado nacional. Soldados e camponeses enfrentaram as dificuldades do “sertão” desconhecido, ergueram casas, construíram roças e se somaram aos vários grupos indígenas que já habitavam, ou pelo menos percorriam, essas paragens. O Álbum Gráfico do Estado de Mato Grosso (Tomo 1), lançado originalmente em 1914, retrata, naquela época, a existência dos seguintes grupos nas proximidades dessa fronteira (Ayala e Simon, 2011):

- » Chamacocos: 200 indivíduos, vivendo na margem direita do rio Paraguai, próximo à Baía Negra;
- » Guatiedós: 130 indivíduos que habitam a área do atual distrito de Albuquerque;
- » Guanás: 200 indivíduos dos quais uma parte estava em Albuquerque e outra, nas imediações da cidade de Cuiabá;
- » Kinikinãos: 1000 indivíduos que habitavam Mato Grande, perto de Albuquerque, onde atualmente existe um assentamento rural de mesmo nome, e Miranda; e
- » Guatós: 500 indivíduos morando nas proximidades dos rios Paraguai e São Lourenço e das lagoas Gaíba e Uberaba.

Do lado boliviano, especula-se que circulava na porção oriental chiquitana ameríndios das etnias xaraíés, bororos, chané e orejones (PPAS, 2012). É verdade que existia fronteira entre essas nações indígenas, mas evidentemente não coincidiam com aquela forjada pelos conquistadores espanhóis e portugueses. A lógica de formação e (re) criação pode ter sido a mesma: definição pela estratégia e força. Contudo, a posição da linha demarcatória dos limites territoriais não era coincidente, tampouco as direções e sentidos de suas mobilidades.

Outro aspecto distinto era a escala territorial decisória impulsionadora de territorialidades e consequente ação des/re/territorializadora. No caso dos indígenas, o palco dos conflitos estava muito próximo do lugar das tomadas de decisão, já que todos os envolvidos compartilhavam, através de consenso fronteiriço instituído nas batalhas, área territorial nas imediações. No caso dos conquistadores europeus, o

Figura 3. Franja fronteiriça Brasil-Bolívia na borda oeste do Pantanal de Mato Grosso do Sul. Fonte: Figueiredo, Costa e Paula (2011).

local das decisões e das estratégias gerais estava distante. Aqueles que se aventuravam por essas terras, por vezes não regressaram após contato belicoso com os nativos. As estratégias particulares esbarravam no desconhecimento pleno do território, apesar do maior poder ofensivo.

A primeira passagem exploratória de europeus que se tem notícia nessas paragens foi de Juan Díaz de Solís que alcançou o Rio da Prata em 1515, denominando-o de rio de Solís. Mais tarde, em 1526, Sebastián Caboto tratou de descrever a região de confluência entre os rios Paraná e Paraguai. A ele é atribuído o mérito de haver descoberto o rio Paraguai. Existem evidências de que, em 02 de fevereiro de 1537, Juan de Ayolas e Domingo Martinez de Irala fundaram, na altura da baía de Cáceres, o Puerto de la Candelaria. O mesmo Irala fundaria, em nova missão, o Puerto de los Reyes, nas margens da Lagoa Gaíva, em 6 de janeiro de 1543 (PPAS, 2011).

O então governador de Asunción, Alvar Nuñez Cabeza de Vaca, resolveu pessoalmente partir em missão de reconhecimento acompanhado por dois grandes exploradores: Domingo Martinez de Irala e Nuflo de Chávez (fundador de Santa Cruz de la Sierra em 26 de fevereiro de 1561). Percorreram o rio Paraguai, chegando à baía de Cáceres no dia 08 de novembro de 1543 e registrando em seus diários as riquezas minerais de Mutún (PPAS, 2012).

Em 1637 os bandeirantes paulistas, comandados por Aleixo Garcia, atravessaram o rio Paraguai e chegaram até Santa Cruz de la Sierra. Entre 1680 e 1690, o bandeirante Pascoal Moreira Cabral incursionou pela região da Chiquitania, aprisionando indígenas e os fazendo escravos. Em 1694, uma nova incursão bandeirante comandada por Antonio Ferraz de Araújo e Manoel Farias diminuiria o ímpeto dos portugueses em adentrar o território boliviano. Comandado pelo padre jesuíta José de Arce, os chiquitanos impuseram dura derrota aos bandeirantes. Os padres jesuítas iniciaram a Missão de Chiquitos em 1691 (PPAS, 2011).

A ocupação dos portugueses nessa fronteira somente vai aparecer nos registros após o Tratado de Santo Ildefonso (1777), posterior ao Tratado de Madri (1750) que fora substituído pelo Tratado de El Pardo (1761). Contudo, as bases lançadas pelo Tratado de Madri de que as terras seriam de posse a quem de fato as ocupava (princípio do *uti possidetis*) ganharam muita força, o que estimulou a coroa portuguesa a enviar missões na direção da atual cidade de Corumbá para vincular essas terras aos seus domínios (Proença, 1997).

Mello (1966) informa que as ideias de ocupação de Corumbá se fortaleceram a partir do final de 1775 ou início de 1776, quando Marcelino Rodrigues Camponês, que era comandante do Presídio de Coimbra, resolveu estudar outra localidade para possível mudança do Presídio. Os reconhecimentos foram enviados a montante do rio Paraguai, sendo indicados dois pontos estratégicos: a) as proximidades da foz do rio Miranda, em 27 de janeiro de 1776, onde fica atualmente o povoado de Albuquerque; b) as barrancas a jusante do canal dos Tamengos (que mais tarde passou a se chamar canal Tamengo), por volta de fevereiro de 1776.

Em 20 de novembro de 1776, o capitão-mor João Leme do Prado, trazendo alguns soldados do Presídio de Coimbra, comandados pelo capitão Miguel José Rodrigues, tomou posse da área, executou a limpeza do terreno, mas por falta de gente, retornou para Cuiabá. Somente dois anos depois, em 31 de agosto de 1778, trazendo sua família e mais alguns casais abriram roças a 6 km abaixo do então canal dos Tamengos, onde a mata e os solos eram mais propícios (Mello, 1966).

De acordo com Mello (1966), o primeiro núcleo habitacional dessa fronteira foi Ladário, fundado em 03 de setembro de 1778, quando o grupo que havia estacionado em Corumbá se deslocara para ali, atendendo os chamamentos do capitão Miguel José Rodrigues e do cabo de dragões Manuel da Silva Freytas e sua tropa que chegaram no dia anterior naquelas redondezas.

No dia 21 de setembro de 1778, Corumbá foi fundada oficialmente por Marcelino Camponês, que havia chegado dois dias antes com alguns colonos e limpadou a terra o suficiente para o ritual de fundação, com o nome de Povoação de Albuquerque. A ausência de possibilidades de acomodações os levou para Ladário, retornando apenas em 04 de novembro de 1778, mas fracassando na missão de dinamizar o povoamento pela deserção dos colonos. Somente em 04 de novembro de 1779 é que João Leme do Prado muda-se definitivamente de Ladário para dar início à povoação de Corumbá (Mello, 1966).

Importante destacar a confusão com o nome Albuquerque que ficou posto duplamente, durante quase um século, em territórios geograficamente muito próximos e sob o mesmo domínio administrativo. Mello (1966) esclarece que a denominação de Albuquerque foi dada ao local que até hoje preserva esse nome por João Leme do Prado, nas expedições de reconhecimento de 1776. O mesmo havia reservado esse nome à localidade mais aprazível que encontrasse para homenagear Luiz de Albuquerque, governador de Mato Grosso. Contudo, diante das outras indicações de possíveis ocupações, o governo de Mato Grosso escolheu as barrancas nas proximidades do canal dos Tamengos como melhor localização. Sendo assim, Marcelino Camponês procedeu à fundação daquela povoação dando-lhe o nome do seu chefe. Contudo, o atual distrito de Albuquerque prosperou (muito por causa da missão capuchinha e das fazendas de gado), naqueles tempos, muito mais que Corumbá e manteve a denominação original dada por João Leme do Prado.

Mello (1966) elucida que a denominação Corumbá foi oficializada em 1851. Havia uma resistência pela mudança de nome, pois provocaria prejuízos para entendimento de sua história. Contudo, a confusão era tanta que não havia outro recurso a não ser a mudança e opção por oficializar o nome que regionalmente já vinha sendo dado a Corumbá.

Sobre o nome Corumbá, existem algumas indagações. Especula-se que os silvícolas chamavam de CorumUba, cujo significado é “lugar alto”, ou seja, as barrancas da localidade que impediam a possibilidade de inundação. Outra tradução especulada é “porto seguro”, pela frequência utilizada pelos índios para pescarias e ponto de partida para suas incursões. Outra derivação seria de origem tupi-guarani, através de Curupah (curu = empolado, granuloso; mba ou pah = derivação de etá para abundância). Os guaranis chamavam as aroeiras que existiam em abundância na região de curupah (Mello, 1966). Para Leverger (1862), os indígenas denominavam a face norte da morraria de Albuquerque de serras de Corumbá, numa alusão clara às aroeiras. Nesse sentido, Corumbá, no passado, seria a cidade das aroeiras, mas deixou de ter este apelido em favor de uma espécie exótica: o flamboyant.

A localização geográfica distante, a difícil acessibilidade ao local, os enfrentamentos com o desconhecido, as temperaturas elevadas quase o ano inteiro, as condições de uso do solo e a vontade política, conjugadas, fizeram com que Corumbá não prosperasse. Mello (1966) demonstra que esse panorama começou a mudar a partir de 1856 com a abertura da navegação do Prata e a transferência para a localidade, em 1857, de duas unidades de artilharia. As escaramuças (indicativos belicosos) no sul levaram o governo provincial a estimular a ocupação definitiva dessa fronteira. Esse incentivo ampliou o número de habitantes e estimulou a chegada de empreendimentos comerciais, tanto que em 10 de julho de 1862 foi elevada à categoria de vila.

Quando a vila começava a prosperar sobreveio a guerra contra o Paraguai (Guerra da Triplíce Aliança entre 1864 e 1870). Mello (1966:129) descreve aquele momento, indicando que a localidade “Contava muitos prédios de boa construção, quase dois mil habitantes e progredia a largos passos”. A guerra produziu mudanças profundas nessa fronteira e impulsionou sua ocupação definitivamente. Corumbá foi invadido pelos paraguaios e toda a fronteira sul completamente arrasada. Proença (1997:84) descreve assim aquele momento:

A Fazenda das Piraputangas, invadida e saqueada. A Fazenda Firme teve seu gado apreendido pelo vapor Japorá [...]. As plantações foram dizimadas. As fazendas desorganizaram-se. A economia da região, já enfraquecida, sofreu violento abalo. O centro comercial de Corumbá, que vinha florescendo paulatinamente antes da guerra, foi desfalcado. O comerciante mais próspero da Vila, Manoel Cavassa, teve sua casa comercial do porto totalmente destruída. [...] Tudo era abandono e desolação na Vila de Corumbá.

Mello (1966:129), ao mesmo tempo em que relata os prejuízos produzidos pela ocupação paraguaia, escrevendo: “[...] a vila foi ocupada, pilhada, e amargou quatro anos de indizíveis humilhações, sob o guante do invasor”, toma o cuidado em apontar que “os males sem conta que sofreu não devem ser levados a conta do Paraguai nem do povo paraguaio” (Mello, 1966:130). São próprios das guerras e dos tiranos que as promoveram.

Logo ao final da guerra, a vila de Corumbá retomou os rumos do crescimento, tanto que em 15 de novembro de 1878 receberia os foros de cidade. Proença (1997:120-1), entusiasmado com esse período, assim descreve os fluxos vislumbrados em Corumbá:

Havia a surpresa das chegadas e das partidas. Mercadorias começavam a desembarcar dos vapores procedentes de vários países, trazendo produtos de Havre, Liverpool, Manchester, Hamburgo, Amsterdã, Lisboa, Porto, Gênova; gêneros alimentícios da Holanda; vinhos portugueses e italianos; trigo da Argentina e, em contrapartida, embarcavam a ipecacuanha, os couros, o charque, a erva-mate e as demais matérias-primas da região.

Certamente esse crescimento nas bordas do limite internacional, aliado à perda territorial em guerras com os vizinhos, decretou a urgência do governo boliviano em estimular a ocupação da franja fronteiriça com o Brasil. Dessa forma, Miguel Suárez Arana foi enviado com a missão de fundar núcleos de povoação e portos no rio Paraguai, resultando na criação de Puerto Suárez em 10 de novembro de 1875 e Puerto Pacheco em 16 de julho de 1885. A partir de 1881, o oriente boliviano passa a exportar goma pelo rio Paraguai com base em Puerto Suárez.

Nessa mesma lógica de ocupação territorial no leste boliviano, em 21 de novembro de 1890 o inglês Henry Bolland fundou Puerto Quijarro nas margens da Lagoa Gaíva (PPAS, 2012). Não pode ser confundido, contudo, com a porção urbana do município de mesmo nome que fica nas proximidades de Corumbá cuja fundação se deu mais tarde. Além disso, por volta de 1905 grupos de soldados camponeses ocupam áreas rurais muito próximas do limite internacional com o Brasil, fundando as colônias de El Carmen de la Frontera e San Pedrito. Pouco tempo depois, esses soldados transformados em camponeses passam a trabalhar nas fazendas do Grupo Chamma, do lado brasileiro da fronteira, no corte de lenha. Misturam-se hábitos alimentares, língua, fazeres (Sabatel, 2013). Observa-se que as mobilidades desses grupos, na esteira dos seus antecessores, não foram restritivas a um lado apenas da fronteira. A motivação econômica e, até mesmo, de sobrevivência às condições do meio impulsionou a integração desses povos.

Como desdobramentos da Guerra contra o Paraguai, o batalhão da Marinha do Brasil, que fora criado em 1827 na cidade de Cuiabá, foi transferido para Ladário em 1873, tornando-se, mais tarde (em 1945), o Sexto Distrito Naval. Progressivamente, militares

de diversas partes do Brasil vão chegando para atuar nessa fronteira, complexificando a forma de viver e estabelecendo novas mobilidades a partir dali. Novos fluxos emanam dessas bandas e afluem para elas. Novas lógicas de uso do território são instituídas, misturam e hibridam as características próprias do território.

Por volta de 1910, já eram muito intensas e cosmopolitas as mobilidades nessa fronteira. O Álbum Gráfico do Estado de Mato Grosso retrata a existência de operação da empresa Lloyd Brasileiro, cujos navios viajavam em linha regular do Rio de Janeiro até Cuiabá, passando por “Santos, Cananeia, Iguape, Paranaguá, Antonina, São Francisco, Florianópolis, Rio Grande e Montevideú”. E dali para “Assunção, Conceição e Porto Murtinho, descarregando em Corumbá” (Ayala e Simon, 2011:137).

Dessa forma, muita riqueza passava por Corumbá. Contudo, para Proença (1997) somente um restrito grupo de comerciantes – notadamente ligados às casas comerciais – usufruíam desses ares de prosperidade. Seções bancárias instaladas em seus estabelecimentos ligavam essa região aos maiores bancos do mundo. Na outra ponta, existia muita miséria, ampliada pela convivência com ausência de saneamento básico, problemas graves de saúde e acesso à educação. Lobivar de Matos descreve, por exemplo, a miséria repugnante do bairro de negros, em Corumbá, em sua poesia “Sarobá”, que leva o nome daquela localidade, publicada em 1936 (Souza, 2008).

Quanto à riqueza, segundo Alves (1984:31), as casas comerciais monopolizavam “a navegação e o comércio de importação de mercadorias”, financiavam atividades econômicas, compravam e arrendavam terras para extrair borracha e lidar com a pecuária bovina extensiva. Souza (2008:179) indica a existência das seguintes casas comerciais em Corumbá: M. Cavassa Filho & Cia (desde 1858), Wanderley, Bais & Cia (1876), Pereira, Sobrinhos & Cia (1882), Stöfen, Schnack, Müller & Cia (1898), Feliciano Simon (1907) e Josetti & Cia (1909). Esses estabelecimentos atraíram grande quantidade de comerciantes e aventureiros para a região, complexificando a formação cultural local.

Esse pensamento é confirmado por Oliveira (2005:351) quando indica que, ao final do século XIX, existiam cerca de vinte nacionalidades diferentes em Corumbá, destacando “franceses, italianos, portugueses, sírios, libaneses, paraguaios, macedônios, entre outros tantos”. Menciona também a presença boliviana, especialmente ampliada nos anos 1980 e seguintes.

A migração de bolivianos para Corumbá, evidentemente, é anterior e fortemente atrelada à construção da estrada de ferro que causou inúmeras mobilidades fronteiriças. Em 1938, foram iniciadas as obras de ligação da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, que chegara às barrancas do rio Paraguai, em Porto Esperança, em 1914, até Santa Cruz de la Sierra, comandada pela Comissão Mixta Bolívia-Brasil e finalizada em 05 de janeiro de 1955. A formação de Puerto Quijarro tem início naquele momento histórico, com a construção da primeira etapa da ferrocarril em território boliviano e inauguração da primeira estação, que recebeu o nome de Quijarro, em homenagem a Antônio Quijarro que muito trabalhou no projeto ferroviário. Em 30 de setembro de 1991, a localidade foi declarada segunda seção municipal da província Germán Busch, composta por dois distritos: Puerto Quijarro e Arroyo Concepción.

Nesse sentido, cabe observar que, pelas inúmeras transformações ocorridas a partir dos anos 1980, Oliveira (2005) está correto em afirmar esse aumento do contingente de bolivianos em Corumbá. Essa forte presença, aliada ao aumento populacional de Puerto Quijarro (mais concentrado em Arroyo Concepción) a partir da migração de vários grupos étnicos (PPAS, 2012) torna essa fronteira um turbilhão de culturas que se misturam, que se complexificam, estimulando a economia, a vida política, o uso de tecnologias, as artes em geral, dentre outras atividades e usos. São elementos que

transgridem a própria existência da fronteira política, até porque, conforme demonstramos pelas mobilidades frequentes, elas nunca existiram verdadeiramente para os povos dali. São, portanto, potenciais de integração, ou seja, de religação do pseudo-hiato criado pelas relações de poder, mas frequente nos fazeres e gostares dessa fronteira.

Esse foi o contexto histórico traçado para demonstrar que as mobilidades pessoais, grupais, das firmas e, por diversas vezes, institucionais frequentemente transgrediram os limites internacionais em favor de racionalidades socioeconômicas, principalmente. Assim, a interrogação que nos remeteu ao trabalho de campo para investigar foi: qual o comportamento dos fluxos dos jovens atuais da cidade de Corumbá em relação à fronteira, a Campo Grande e ao Pantanal? Mantém as heranças históricas de seus precedentes? É isso que nos propusemos a responder, a seguir.

Caracterização dos jovens

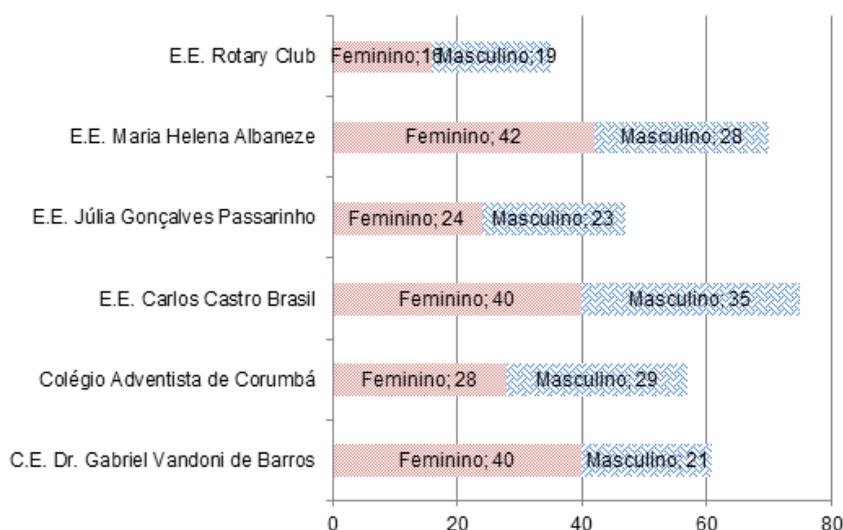
Este trabalho foi organizado no âmbito do curso de Geografia e do Mestrado em Estudos Fronteiriços do Câmpus do Pantanal, da Universidade Federal de Mato Grosso do Sul (UFMS). Para averiguar como os jovens de Corumbá veem a fronteira e investigar sua mobilidade territorial, elaboramos um questionário, sem conter a identificação do respondente, considerando apenas sua idade, escola e série cursada. Contamos com a colaboração dos acadêmicos do 4º ano do curso de Geografia da UFMS, que aplicaram os questionários somente aos alunos do Ensino Médio das escolas escolhidas.

O primeiro passo foi obter a autorização por escrito dos diretores das escolas e, em seguida, articular um espaço de tempo com os professores de Geografia para aplicação do questionário. Os alunos que aplicaram os questionários foram instruídos a não oferecer qualquer explicação de preenchimento e de conceito durante a aplicação do questionário, a fim de poder captar exatamente o que os alunos respondentes pensam sobre a fronteira. Perguntamos sobre como a fronteira é vista por eles; sobre o que deveria ser feito para melhorar a vida na fronteira, se eles já haviam ido à fronteira, a Campo Grande e ao interior do Pantanal.

Participaram da pesquisa todos os alunos que estavam na sala de aula, independente da idade, no horário de funcionamento da escola e durante as aulas de Geografia. Foram aplicados, no máximo, 100 questionários por escola e apenas com alunos do Ensino Médio. Após o recebimento dos questionários, descartamos aqueles respondidos por jovens cujas idades eram inferiores (14 anos) ou superiores (18 anos ou mais) ao universo escolhido para análise (15 a 17 anos). Foram selecionados, assim, 345 jovens de seis escolas, sendo uma particular e cinco públicas, e dessas, duas localizadas no centro e três na periferia de Corumbá (Tabela 2).

Tabela 2. Jovens participantes da pesquisa, cursando o ensino médio, nas escolas escolhidas de Corumbá, segundo a idade. Fonte: Trabalho de campo, nov./2012.

Escolas	15 anos	16 anos	17 anos	Total
C.E. Dr. Gabriel Vandoni de Barros	14	9	38	61
Colégio Adventista de Corumbá	10	21	26	57
E.E. Carlos Castro Brasil	22	24	29	75
E.E. Júlia Gonçalves Passarinho	6	21	20	47
E.E. Maria Helena Albaneze	21	20	29	70
E.E. Rotary Club	10	13	12	35
Total	83	108	154	345



A opção pelo grupo etário de 15 a 17 anos residiu no entendimento de que seriam indivíduos com tempo de existência suficiente para manifestar-se sobre características dos ambiente familiar e escolar a partir das tensões próprias do seu existir. Nossa seleção reuniu 24,06% de jovens com 15 anos, 31,30% com 16 anos e 44,64% com 17 anos, sendo 55,07% do sexo feminino e 44,93% do sexo masculino (Figura 4).

Figura 4. Jovens participantes da pesquisa, cursando o ensino médio, nas escolas escolhidas de Corumbá, segundo o sexo. Fonte: Trabalho de campo, nov./2012.

A escolha das escolas se deu por três motivos condicionantes: a) ofertasse ensino médio; b) fosse local de estágio de um ou mais acadêmicos do curso de Geografia da UFMS; e, c) somassem três na parte mais central da cidade (desde que uma fosse particular) e três fora da área central. Assim estabelecido, foram definidas como local de análise as seguintes escolas: Colégio Adventista de Corumbá, Escola Estadual Carlos Castro Brasil e Escola Estadual Júlia Gonçalves Passarinho, localizadas mais próximas ao centro de Corumbá e; Centro Educacional Dr. Gabriel Vandoni de Barros, Escola Estadual Maria Helena Albaneze e Escola Estadual Rotary Club, na porção periférica da cidade (Figura 5).

A localização geográfica de cada uma induz a características bem particulares, não sendo responsável, pelo que se apurou nas respostas dos alunos, por uma condição geral diferenciada. A caracterização dos bairros onde foram construídas levou em consideração o Atlas da Inclusão/Exclusão de Corumbá, elaborado em 2004 (Barros, 2005), depois de quando houve várias mudanças em termos de infraestrutura (asfalto, rede de água, energia e esgoto sanitário) promovidas pelo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), instituído durante o segundo mandato do governo Lula (2007-2010). A utilização dessas informações se fez necessário pela ausência de pesquisa disponível mais recente que aponte as particularidades gerais de cada bairro em Corumbá.

A Escola Estadual Rotary Club está localizada no bairro Cristo Redentor que conta com 9,2% da população da cidade, possui média de 4,6 moradores por residência. Também está entre os bairros de maior concentração de crianças e jovens, apresentando renda média domiciliar entre 2,5 a 2,6 salários mínimos, 51,1 a 52,4% de desempregados (entre 18 e 60 anos). Possui rede de água em 95,0% das residências, somente 30% das ruas são asfaltadas, tem iluminação pública em 90% das casas, sendo 95% ligadas à rede elétrica (Barros, 2005).

O Centro Educacional Dr. Gabriel Vandoni de Barros, fica no bairro Maria Leite, que inclui 3,7% da população da cidade, possui média de 4,6 moradores por residência, está entre os de maior concentração de crianças e jovens, com renda média domiciliar entre 3,4 a 3,9 salários mínimos. Apresenta entre 52,4 a 61,4% de desempregados (de 18 a 60 anos), rede de água em 98,0% das residências, 40% das ruas asfaltadas, iluminação pública em 95% das casas, sendo 99% ligadas à rede elétrica (Barros, 2005).

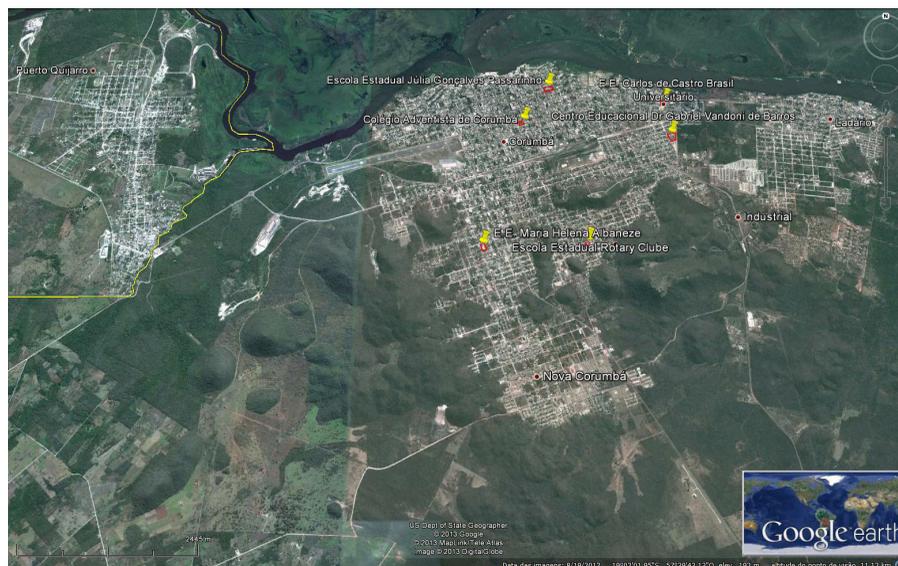


Figura 5. Escolas dos participantes da pesquisa, Corumbá-MS, fronteira Brasil-Bolívia.
 Fonte: Google Earth (versão 6.1.0.5001/17 out. 2011) © Google Inc. 2011. Image © 2013 GeoEye.
 Data da imagem: 29 ago. 2012.
 Autor: COSTA, E.A., 2013.

A Escola Estadual Carlos Castro Brasil, o Colégio Adventista de Corumbá e a Escola Estadual Júlia Gonçalves Passarinho ficam na porção mais central da cidade. A primeira, no bairro Universitário e, as outras duas, no Centro. Esses bairros possuem os mais elevados indicadores de qualidade de vida, com renda média domiciliar entre 3,9 a 6 salários mínimos, 42 a 47,2% de desempregados (de 18 a 60 anos), rede de água em 98,6% das residências, quase todas as ruas asfaltadas, com iluminação pública e ligação à rede elétrica. Contudo, no bairro Universitário estão 4,3% da população da cidade, enquanto no Centro estão 21,2% (Barros, 2005).

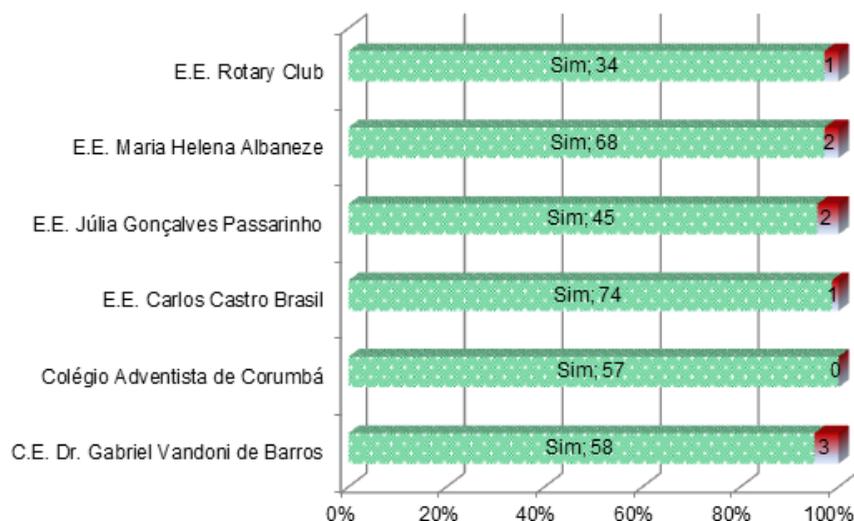
Mobilidade dos jovens corumbaenses

As cidades bolivianas pertencentes ao espaço fronteiriço analisado, notadamente o distrito de Arroyo Concepción, em Puerto Quijarro, são as principais localidades de deslocamento dos participantes da pesquisa. Em Corumbá, costuma-se utilizar a expressão “vou à fronteira” para designar a visita às cidades bolivianas vizinhas, inclusive a Puerto Suárez.

A mobilidade pela fronteira é inerente à grande maioria dos participantes da pesquisa, independente da localidade (centro ou periferia) ou da condição (pública ou privada) da escola (Figura 6). Isso confirma, de certa forma, que se trata de um espaço fronteiriço com elevada mobilidade e porosidade. E também que a qualidade do bairro de onde eles provêm é um fator irrelevante.

A passagem para o lado boliviano da fronteira está relacionada, fundamentalmente, com a possibilidade de compras, que representou quase 75% das respostas dos jovens participantes da pesquisa, seguida da motivação por lazer ou passeio (em torno de 18%). Contudo, como a pergunta admitia mais de uma resposta, invariavelmente se verificou uma associação entre lazer, passeio e compras. Apareceram, ainda, respostas que indicaram visitas a familiares e outras motivações (saúde, curiosidade e respostas indefinidas), respectivamente, 3,37% e 3,85% (Tabela 3). Também não existe uma distinção entre uma escola e outra que mereça uma análise mais detalhada.

Contudo, quando perguntados com qual frequência esses jovens atravessam o limite internacional do Brasil na direção das cidades bolivianas vizinhas, a maioria (63,48%) apontou que isso ocorre raramente, seguida de 25,22% que afirmam ir uma vez por



mês (Tabela 4). Logo, essas informações não permitem afirmar a porosidade dessa fronteira. Os jovens estudantes possuem menos tempo disponível para outros deslocamentos que não os escolares. Essa característica, portanto, não é suficiente por ela mesma para indicar ou não a porosidade dessa fronteira, que se mostra efetivamente permeável, conforme demonstramos anteriormente.

Figura 6. Percentual de ida até as cidades vizinhas bolivianas pelos jovens cursando o ensino médio, participantes da pesquisa nas escolas escolhidas de Corumbá. Fonte: Trabalho de campo, nov./2012. Obs. Os que ainda não foram estão em vermelho

Tabela 3. Motivo do deslocamento até as cidades vizinhas bolivianas pelos jovens cursando o ensino médio, participantes da pesquisa nas escolas escolhidas de Corumbá. Fonte: Trabalho de campo, nov./2012.

Escolas	Compras	Lazer ou a passeio	Visita a familiares	Outros	Total
C.E. Dr. Gabriel Vandoni de Barros	57	4	0	11	72
Colégio Adventista de Corumbá	54	19	5	1	79
E.E. Carlos Castro Brasil	64	19	3	1	87
E.E. Júlia Gonçalves Passarinho	38	6	3	2	49
E.E. Maria Helena Albaneze	65	22	2	1	90
E.E. Rotary Club	32	6	1	0	39
Total	310	76	14	16	416

Tabela 4. Frequência do deslocamento até as cidades vizinhas bolivianas pelos jovens cursando o ensino médio, participantes da pesquisa nas escolas escolhidas de Corumbá. Fonte: Trabalho de campo, nov./2012.

Escolas	Todos os dias	Uma vez na semana	Uma vez no mês	Raramente	Nunca foi	Total
C.E. Dr. Gabriel Vandoni de Barros	0	5	7	46	3	61
Colégio Adventista de Corumbá	1	8	17	31	0	57
E.E. Carlos Castro Brasil	0	6	24	44	1	75
E.E. Júlia Gonçalves Passarinho	2	1	11	31	2	47
E.E. Maria Helena Albaneze	1	4	21	42	2	70
E.E. Rotary Club	0	2	7	25	1	35
Total	4	26	87	219	9	345

O imaginário da fronteira dos jovens corumbaenses

Partimos da hipótese de que os habitantes de Corumbá, em sua maioria, veem a fronteira apenas como o lado boliviano. Acreditávamos, também, que essa visão permaneceria nos jovens, pois os conteúdos sobre a temática não são tratados nos ensinamentos fundamental e médio. Procurando essa confirmação, perguntamos: “como você vê a fronteira?”. A hipótese foi confirmada invariavelmente em todas as escolas pesquisadas, sem distinção e sem marcantes excepcionalidades a ponto de três jovens de escolas diferentes responderem exatamente: “Como a cidade vizinha”. Menos de 20 jovens souberam apontar a definição mais apropriada de fronteira.

A maioria absoluta (quase 90% dos participantes da pesquisa) apontou a fronteira como um lugar para fazer compras. Nesse sentido, foram mencionadas expressões como: lugar barato, comprar roupas, produtos mais baratos, “onde está a Feirinha” (menção à feira popular de Arroyo Concepción, conhecida no imaginário dos corumbaenses como “shopping chão”, pois durante muito tempo teve parca estrutura).

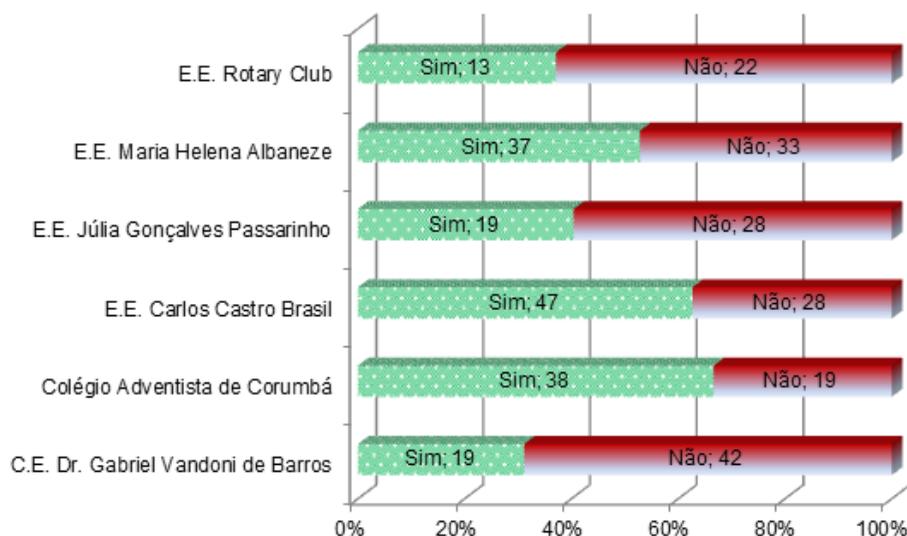
Outras respostas que também apresentaram entendimento aproximando de fronteira como portadora de funções econômicas foram focadas na integração de povos, mercadorias e culturas. Como exemplo, obtivemos respostas do tipo: “um lugar de transição de mercadorias e integração de povos diferentes”; “união de povos”; “uma região de intercâmbio econômico e cultural”; “lugar bem movimentado de turistas que vão visitar um pouco da cultura deles”; “um lugar de oportunidades tanto para brasileiros como para bolivianos”; “como uma oportunidade”.

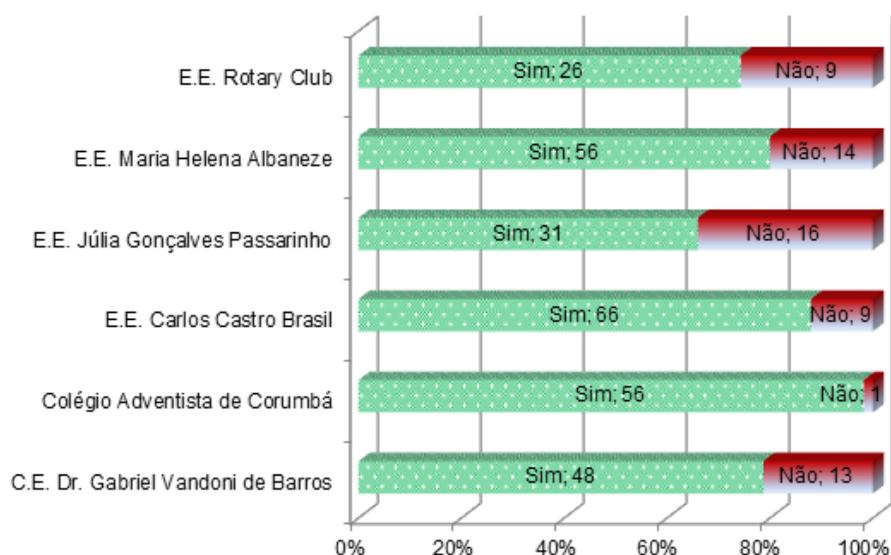
Nota-se que, mesmo indicando a possibilidade de intercâmbio econômico e cultural, ainda assim a fronteira é vista como o outro lado. Uma jovem de 16 anos a definiu como “a porta de entrada para uma nova cultura”. Outro, de 17 anos, apontou: “além de unir dois povos de culturas diferentes, conhecer e aprender suas crenças permitem fazer faculdade e compras”.

A fronteira também foi vista com o sentido de passagem, mas se nota que a referência é sempre o outro lado. São exemplos dessa percepção respostas como: “é uma forma de transportar produtos entre os países”; “é uma passagem para o outro lado”.

Por outro lado, algumas respostas apontaram para a existência de contato com reflexos para ambos os lados do limite internacional, ficando implícito nas seguintes percepções:

Figura 7. Indicativo de ida ao Pantanal pelos jovens cursando o ensino médio, participantes da pesquisa nas escolas escolhidas de Corumbá. Fonte: Trabalho de campo, nov./2012.





“lugar onde se misturam cultura de povos diferentes”; “troca de culturas”; “intercâmbio cultural”; “uma ligação entre dois países diferentes, que tem a cultura diferente e pode gerar muitos benefícios”; “um processo de pessoas que chegam e saem”; “uma passagem de livre acesso de um país para outro”.

Encontramos, porém, um conjunto de respostas que tendem a ver a fronteira com o sentido de limite. Um jovem de 17 anos apontou essa posição claramente expondo o sentido da presença da fiscalização policial presente no seu imaginário: “é uma linha invisível onde, passando pela Polícia Federal, eu estou em outro país”. Nota-se que é feita a menção ao policiamento do lado brasileiro da fronteira, já que do lado boliviano a passagem é mais flexível em termos de aferição de documentos ou do transporte de mercadorias.

Também foram mencionadas respostas como: “lugar de dividir terras”; “limite do território do Brasil”; “um lugar que delimita o território, ou seja, os limites territoriais”; “divisão entre dois países que tem entrada e saída de mercadorias”; “como uma divisa entre dois países com costumes e culturas diferentes”. Uma das respostas chamou atenção por associar os limites à normatização dos territórios, conforme segue literalmente: “um lugar imaginariamente onde estabelece limites territoriais e normas”.

A concepção de fronteira como espaço que contém o limite, contemplando uma visão de alteridade, apareceu na resposta de uma jovem de 15 anos, do 1º ano, que escreveu: “Vejo como divisão entre dois países. E é na fronteira que muitas vezes as pessoas têm contato com os outros de outro país e lá muitos veem como lazer ou como lugar para comprar coisas. A fronteira é como um *point*. Lá também há diferenças linguísticas”.

Algumas respostas indicaram dicotomia entre a positividade e negatividade de ser fronteiriço, que aparece subentendido, por exemplo, na observação de uma jovem de 17 anos, do 3º ano, que selecionamos para ilustrar o fato: “Vejo a fronteira de forma positiva e negativa. A positiva seria ter um país na proximidade de nossa cidade e a negativa é que isso facilita a criminalidade”.

Interessante notar que a fronteira permite vantagens e desvantagens comparativas em termos de comércio. Sempre haverá perdas e ganhos entre consumidores e comerciantes de um lado e de outro. Uma das respostas trouxe esses elementos, elucidados na escrita de uma jovem de 16 anos do 3º ano: “Tem seu lado positivo e negativo da

Figura 8. Indicativo na cidade de Campo Grande pelos jovens cursando o ensino médio, participantes da pesquisa nas escolas escolhidas de Corumbá. Fonte: Trabalho de campo, nov./2012.

fronteira. O que tem de bom lá é o comércio, esse é o ponto positivo. Negativo é que prejudica o comércio local de Corumbá, porque na fronteira os impostos não são muito cobrados, por isso muita gente prefere ir fazer compra na fronteira. Mas tem muito roubo de carro, assalto etc. enfim, a fronteira tem sua vantagem que são os produtos comercializados que são mais baratos”.

Por outro lado, obtivemos várias percepções negativas da fronteira. Nesses casos, invariavelmente, a menção foi de mão única: o lado de lá! Nesse sentido, aproximadamente 53% das respostas demonstraram algum elemento indicativo de visão depreciativa da fronteira (vista enquanto o lado boliviano). A maior parte delas faz menção à presença do contrabando, tráfico de drogas e roubos. Isso pode ser sintetizado numa das respostas de uma jovem de 16 anos, do 2º ano: “É ruim, pois há uma enorme quantidade de tráfico de drogas, contrabando, roubos e a cidade fica mal vista por turistas e pela população que ficam com medo de serem furtados”.

Outras expressões utilizadas foram: “desorganizada, horrível e bem fraca”; “comércio ilegal e produtos falsificados”; “a fronteira é um portal das drogas”; “um lugar de baixo índice de desenvolvimento e um país muito pobre”; “lugar perigoso e sujo, muito diferente do nosso”; “muito lixo e sem segurança”; “lugar caótico”. Várias respostas mencionaram a forte presença de poeira em razão da presença limitada de pavimentação asfáltica ou de concreto das ruas. Um dos jovens chegou a apontar que se trata de “uma péssima imagem da verdadeira Bolívia”.

Chamou-nos atenção o fato de alguns jovens atribuírem à fronteira a condição de um “local em que as mulheres vão para se prostituir”. Procuramos apurar essa informação e descobrimos que existe uma mobilidade noturna de brasileiras que atravessam o limite internacional para se prostituir quase todos os dias da semana. São territorialidades brasileiras que tensionam o outro lado componente da fronteira, provavelmente aproveitando o caráter de ser de outra nacionalidade.

A suposta violência do lado boliviano é muito forte no imaginário dos jovens corumbaenses. Um deles chegou a dizer que se trata de uma “cidade do medo!”. Contudo, não é essa sensação que se tem ao visitar essa porção da Bolívia, pois durante seis dias consecutivos de visitas ao local nunca presenciamos tais cenas. Isso não significa negar a violência, mas reconhecer que há limitações nessa compreensão.

Outro aspecto fortemente aludido se refere ao tratamento desigual concedido pelos policiais bolivianos em relação ao trânsito. Os condutores de veículos daquele país trafegam sem cinto de segurança, os motoqueiros sem capacete, imprudências que os brasileiros não podem cometer nas cidades vizinhas. Os jovens acusam os policiais bolivianos de pressionarem algum brasileiro flagrado nessa condição para cobrar propina. Um dos jovens entrevistado escreveu: “não acho certo o jeito como eles tratam os brasileiros”.

Também foram observadas percepções que indicam a fronteira como tendenciosa no sentido de favorecer um dos lados na oferta de mão-de-obra. Um dos jovens definiu fronteira como “uma coisa que rouba o emprego dos corumbaenses”. Não é, de fato, uma visão acertada da condição de emprego, pois se nota nitidamente brasileiros trabalhando, tanto na Feirinha, como na Zona Franca de Puerto Aguirre, e em algumas outras lojas orientadas nitidamente para venda a turistas. As territorialidades produzidas pelas necessidades do trabalho atravessam o limite internacional de forma pendular e de mão dupla todos os dias.

Perguntamos, também, o que os jovens acham que precisa para melhorar a fronteira. Nossas suposições também foram confirmadas, pois eles reforçaram o entendimento que a fronteira é apenas o lado de lá, o diferente, desconhecido, perigoso e que, portanto,

precisamos nos proteger dela. A imensa maioria apontou a segurança como principal melhoria, seguida de aprimoramento das condições sanitárias locais. Dentre as respostas referentes ao primeiro caso destacamos: “ter mais policiamento, fiscalização”; “punição de policiais corruptos”; “combate ao tráfico de pessoas, abuso sexual, combate à prostituição”. Em relação ao segundo caso foram mencionados, por exemplo: “higiene, saneamento básico, infraestrutura”; “mais asfalto”; “Iluminação”.

O sistema de transporte também foi uma preocupação importante na percepção dos jovens. Mencionaram a necessidade de “mais sinalização”; “ajustes no sistema de transporte”; e “acessibilidade para pessoas especiais”. Sobre essa questão, existem muitos pontos a serem enfrentados. Não existe uma livre circulação de táxis para ambos os lados da fronteira em razão do diferencial do preço pago pelo combustível. Enquanto nas cidades vizinhas bolivianas o litro da gasolina é vendido a R\$ 1,10 ou 1,20, em Corumbá e Ladário o preço varia entre R\$ 3,00 e 3,15. Como o governo boliviano proíbe a venda de gasolina para brasileiros, os preços locais favorecem os bolivianos. Sendo assim, o sindicato dos taxistas brasileiros impede seus concorrentes adentrarem para além do posto de fiscalização da Receita Federal, mantendo constante vigilância. Também não existe uma linha de ônibus plenamente fronteiriça, já que a mesma só funciona do lado brasileiro, chegando até o posto da Receita Federal. São gargalos que podem ser facilmente superados desde que haja vontade política para tal.

Outro conjunto menor de respostas sinalizou para a necessidade de investimentos do lado boliviano. Destacamos: “criação de mais oportunidades de trabalho”; “desenvolvimento e industrialização”; “educação, projetos sociais” e “liberar cotas de compras”. Nessa direção consumista, também foi sugerido “acabar com o pedágio”. Interessante destacar que se faz menção para o lado de lá, que é cobrado somente dos condutores de veículos brasileiros, os bolivianos passam livremente. Antes do limite internacional também se cobrava¹, há mais tempo, pedágio pela Prefeitura Municipal de Corumbá, independente da nacionalidade. Esse fazer não parece incomodar os jovens corumbaenses.

A resposta mais abrangente foi dada por uma jovem de 15 anos, cursando o 1º ano, que mencionou: “melhorar a estrutura física, maior fiscalização e interação entre as autoridades brasileiras e bolivianas”. Entendemos que, numa passagem historicamente porosa, como se mostra a fronteira estudada, é fundamental a cooperação policial para combater o tráfico de drogas, de armas e de pessoas, para enfrentar a rede de roubo de veículos e proteger a circulação dos fronteiriços trabalhadores e dos turistas.

A fronteira é, sobretudo, um eterno confronto entre dualidades: quem ganha, quem perde; materialidade e imaterialidade; os de cá e os de lá; etc. Grimson (2000:3) indica, ainda: “En las fronteras la tensión entre legalidad e ilegalidad es parte constitutiva de la vida cotidiana”. Sugere, também, que a (re)negociação social entre sociedade local e Estado são produtos historicamente construídos. Dessa forma, a visão de fronteira pelos jovens, positiva ou negativa, insere-se nesse contexto, combinado com a formação racional/territorial deles próprios.

Considerações finais

diante das investigações realizadas, pode-se afirmar que a fronteira Brasil-Bolívia sempre foi porosa, apresentando mobilidades em dupla direção. A porosidade e mobilidade fronteiriça foram historicamente forjadas, diminuindo o receio do desconhecido, ainda que permaneça no imaginário dos seus habitantes.

1. O pedágio do lado brasileiro da fronteira deixou de ser cobrado após a pesquisa de campo, em junho de 2013, a partir do reconhecimento de que o mesmo ocorria de fora irregular, uma vez que era cobrado pela Prefeitura Municipal num trecho de estrada federal.

Os jovens locais conhecem o lado boliviano dessa fronteira e a visitam esporadicamente. A passagem para o lado boliviano está relacionada, fundamentalmente, com a possibilidade de compras, a ponto traduzi-las como siamesas. A mobilidade na direção das cidades bolivianas fronteiriças é muito maior que na direção de Campo Grande, e que do Pantanal.

Os jovens entrevistados em Corumbá, em sua imensa maioria, veem a fronteira apenas como o lado boliviano. Para eles, fronteira é equivalente das cidades vizinhas, associadas com as compras e vista como local desorganizado, sujo, mas, também, como possibilidades de intercâmbio cultural, de passeio e lazer. A fronteira ainda é, no imaginário dos jovens, o diferente, desconhecido, perigoso e que precisa de proteção. Por isso, a segurança foi apontada como principal melhoria necessária. Tem o sentido de cerca, conforme tratado teoricamente, na primeira parte deste texto.

A fronteira é sempre dual, repleta de atratividade e repulsão, de fascínio e de insegurança, de mobilidades e permanências, tempos velozes e tempos lentos convivem e se refazem em seus interstícios. Por isso a fronteira desperta tanta obsessão em compreendê-la, protegê-la, aproveitá-la, conhecê-la. Eis, portanto, o encanto das fronteiras.

Agradecimentos

Especial agradecimento ao prof. Dr. Igor Catalão, da UFMS, câmpus do Pantanal, pela leitura cuidadosa do artigo e pelas importantes contribuições quanto ao texto, estrutura e argumentações; também à Rozilene Cuyate, acadêmica do Mestrado em Estudos Fronteiriços da UFMS, pela ajuda no trabalho de campo; ao prof. Dr. Marco Aurélio Machado de Oliveira e a Andriolli Costa pelas traduções; e aos acadêmicos do curso de Geografia: Hérica Herédia Salas (E.E. Rotary Club), Alexander Michael Campos Ferreira, Francielle Mancilha Sant'Anna e Karina Velasques Castro (C.E. Dr. Gabriel Vandoni de Barros), Anderson Justiniano Sales e José Márcio Miranda Preza (E.E. Maria Helena Albaneze), Ana Maria dos Santos Silva e Elaine Cristina de Alencar Silva (E.E. Carlos de Castro Brasil), Cristiano Almeida da Conceição e Regiane Diamante Pereira (Colégio Adventista de Corumbá) e, Elaine Marques da Silva, Elias Paulo do Rosalio, Luciano Rodrigues da Silva e Thayane Soares da Costa (E.E. Júlia Gonçalves Passarinho).

Bibliografía

- » ALVES, Gilberto Luiz. 1984. Mato Grosso e a história: 1870-1929. (Ensaio sobre a transição do domínio econômico da casa comercial para a hegemonia do capital financeiro). *Boletim Paulista de Geografia*, n.61, p. 5-81.
- » AYALA, S. Cardoso; SIMON, Feliciano. (Org.). 2011. Álbum Gráfico de Mato Grosso. Reimpressão (original 1914). Campo Grande, Instituto Histórico e Geográfico de Mato Grosso do Sul. Tomo 1.
- » BARROS, Maria Cristina Lanza de. 2005. *Atlas inclusão/exclusão social de Corumbá/MS*. Campo Grande, UFMS.
- » BENEDETTI, Alejandro. 2011. Lugares de frontera y movilidades comerciales en el sur sudamericano: una aproximación multiescalar. In. COSTA, E.A.; COSTA, G.V.L.; OLIVEIRA, M.A.M. (Org.). *Fronteiras em foco*. Campo Grande, Ed. UFMS, p.33-55.
- » CLAVAL, Paul. 2007. *Geografia cultural*. 3. ed. Florianópolis, Editora da UFSC.
- » COSTA, Edgar Aparecido da. 2012. Os bolivianos em Corumbá-MS: construção cultural multitemporal e multidimensional na fronteira. *Cadernos de Estudos Culturais*, v. 4, p. 17-33.
- » COSTA, Edgar Aparecido da. 2011. Mexe com o que? Vai pra onde? Constrangimentos de ser fronteiriço. In. COSTA, E.A.; COSTA, G.V.L.; OLIVEIRA, M.A.M. (Org.). *Fronteiras em foco*. Campo Grande, Ed. UFMS, p.131-170.
- » FIGUEIREDO, Nilze Paula; COSTA, Edgar Aparecido da; PAULA, Beatriz Lima de. 2011. Os elementos do espaço turístico da fronteira Brasil-Bolívia. *Ra e Ga*, n. 21, p. 105-138.
- » FOUCHER, Michel. 2009. *Obsessão por fronteiras*. São Paulo, Radical Livros.
- » GRIMSON, Alejandro. 2000. *Pensar fronteras desde las fronteras*. Nueva Sociedad, Caracas, Textos, n. 170.
- » KAISER, Wolfgang. 1998. Penser la frontière – notions et approches. *Histoire des Alpes*, n.3, p. 63-74.
- » LASCONJARIAS, Guillaume. 2004. Délimiter la frontière. Paris, *Hypothèses*, p. 77-84.
- » LEVERGER, Augusto João Manuel. Roteiro da Navegação do Rio Paraguai, desde a Foz do Sepotuba até o Rio São Lourenço. *Revista Trimestral do Instituto Histórico Geographico e Ethnographico do Brasil*. Tomo XXV, 1º trimestre. Rio de Janeiro: Tip. de Luiz dos Santos, 1862, p.332-564.
- » LOPEZ, Fredy; BEATRIZ NIETO, Dora; ARIAS, Carolina. 2010. Relaciones entre el concepto de movilidad y la ocupación territorial de Medellín. *Rev. EIA. Esc. Ing. Antioq [online]*, n.13, p. 23-37. <[http://revista.eia.edu.co/articulos13/art.2%20\(23-37\).pdf](http://revista.eia.edu.co/articulos13/art.2%20(23-37).pdf)>
- » MELLO, Raul Silveira de. 1966. Corumbá, Albuquerque e Ladário. Rio de Janeiro, Biblioteca do Exército.
- » MÓDENES, Juan Antonio. 2008. Movilidad espacial, habitantes y lugares: retos conceptuales y metodológicos para la geodemografía. *Estudios Geográficos*, 69(264): 157-178 doi: 10.3989/egeogr.2008.i264.83.

- » OLIVEIRA, Marco Aurelio Machado de. 2005. Tempo, fronteira e imigrante: um lugar e suas 'inexistências'. In. OLIVEIRA, T.C.M. (Org.). *Território sem limites: estudo sobre fronteiras*. Campo Grande, Editora UFMS, p. 349-358.
- » PPAS. 2012. Proyecto de Protección Ambiental y Social en el Corredor Bioceánico. Conociendo nuestra región. *Proyecto y guía para el docente primario y secundario: manifestaciones culturales del municipio de Puerto Quijarro*. Santa Cruz, Bolivia, BID.
- » PPAS. 2011. Proyecto de Protección Ambiental y Social en el Corredor Bioceánico. *Recorriendo los municipios del corredor bioceánico*. Puerto Quijarro, pasado y presente. Santa Cruz, Bolivia, BID.
- » PROENÇA, Augusto César. 1997. *Pantanal: gente, tradição e história*. 3. ed. Campo Grande, Editora UFMS.
- » RAMÍREZ-VELÁZQUEZ, Blanca Rebeca. 2009. *Alcances y dimensiones de la movilidad: aclarando conceptos*. Ciudades, n. 82, México, Red Nacional de Investigación Urbana, abril-junio.
- » SABATEL, Vânia de Oliveira. 2013. *Relações entre comunidades rurais na fronteira Brasil-Bolívia*. Corumbá: Universidade Federal de Mato Grosso do Sul. Dissertação (Mestrado em Estudos Fronteiriços).
- » SOUZA, João Carlos de. 2008. *Sertão cosmopolita: tensões da modernidade de Corumbá (1872-1918)*. São Paulo, ALAMEDA.

Edgar Aparecido da Costa / edgarac10@gmail.com

Licenciado e bacharel em Geografia (FUCMT), Mestre e Doutor em Geografia (UNESP). Docente e pesquisador do Programa de Pós-Graduação em Estudos Fronteiriços da Universidade Federal de Mato Grosso do Sul, câmpus do Pantanal. Editor chefe da Revista GeoPantanal, ISSN 1517-4999. Publicou artigos em revistas da área, com os temas: Fronteira, territorialidades, desenvolvimento territorial e ordenamento territorial.