

**UNIVERSIDADE FEDERAL DA GRANDE DOURADOS  
FACULDADE DE CIÊNCIAS HUMANAS  
MESTRADO EM GEOGRAFIA**

**ROBERTO MAURO DA SILVA FERNANDES**

**A Rota Rodoviária Bioceânica como instrumento de interação  
entre discursos e práticas em uma Zona de Fronteira: uma rodovia  
e vários caminhos**

Dourados-MS  
2012

**ROBERTO MAURO DA SILVA FERNANDES**

**A Rota Rodoviária Bioceânica como instrumento de interação  
entre discursos e práticas em uma Zona de Fronteira: uma rodovia  
e vários caminhos**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da Faculdade de Ciências Humanas da Universidade Federal da Grande Dourados, para a obtenção do título de Mestre em Geografia.

Orientador: Prof. Dr. Adáuto de Oliveira Souza

Dourados-MS  
2012

**Ficha catalográfica elaborada pela Biblioteca Central - UFGD**

327.1 011 F363r	Fernandes, Roberto Mauro da Silva.  A Rota Rodoviária Bioceânica como instrumento de interação entre discursos e práticas em uma Zona de Fronteira: uma rodovia e vários caminhos/ Roberto Mauro da Silva Fernandes. – Dourados, MS: UFGD, 2012. 218 f.  Orientador: Prof. Dr. Adáuto de Oliveira Souza Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal da Grande Dourados.  1. Fronteiras (Brasil/Bolívia). 2. Geopolítica. 3. Brasil. 4. Bolívia 5. Relações Internacionais. 6. Rota Rodoviária Bioceânica. I. Título.
-----------------------	---

## RESUMO

O objetivo deste trabalho foi analisar as interações espaciais que estão ocorrendo na Zona de Fronteira do Brasil/Bolívia, em Mato Grosso do Sul, a partir da implantação da Rota Rodoviária Bioceânica. Analisamos de que maneira a mencionada Rota está se relacionando com esse território. Nesse contexto, vamos verificar que as atuais dinâmicas dessa fronteira são oriundas do histórico relacionamento entre Brasil e Bolívia, que advêm desde a segunda metade do século XIX, com aproximações e desentendimentos que adentraram pelo século XX. Relações que se intensificaram, sobretudo, quando a Bolívia “emergiu” como o objeto de desejo do Estado brasileiro, como “peça” fundamental para se materializar o sonho bioceânico de chegar ao Oceano Pacífico. Logo, a supracitada Zona de Fronteira, sempre esteve envolvida direta e indiretamente com os projetos geopolíticos desses dois Estados. Todavia, tais estreitamentos acarretaram a carência de políticas específicas para uma área com intensos fluxos fronteiriços. No século XXI, com a Iniciativa de Integração da Infra-Estrutura Regional da América do Sul (IIRSA), articulações políticas passaram a ser ensejadas, no sentido de criar um projeto que pudesse integrar fisicamente o continente. Assim, os discursos oficiais passaram a conferir ao território boliviano um importante papel. Deste modo, surgiram também às discussões sobre a importância de serem criadas políticas públicas que atendessem as demandas das pessoas que residem nos adensamentos populacionais localizados em áreas de fronteira. Dessa forma, com o andamento dos projetos relacionados à IIRSA, surgiu como atilho entre Brasil e Bolívia a Rota Rodoviária Bioceânica, que incide diretamente na Zona de Fronteira em questão. Por conseguinte, analisamos o processo de inserção da mencionada área fronteiriça no contexto da instalação da Rota Rodoviária Bioceânica. Para compreendermos esse processo, utilizamos levantamentos bibliográficos sobre integração fronteiriça, coletamos dados nos órgãos responsáveis pelo planejamento governamental dessa Zona de Fronteira e realizamos também um trabalho de campo, que consistiu em entrevistar àqueles que estão diretamente relacionados aos projetos de integração.

**Palavras-chaves:** Rota Rodoviária Bioceânica; Zona de Fronteira Brasil/Bolívia; Processo de Integração; interações espaciais.

## RESUMEN

El objetivo de este estudio fue analizar las interacciones espaciales que se están produciendo en la zona fronteriza de Brasil / Bolivia, Mato Grosso do Sul, con la aplicación de la ruta bioceánica. Se analiza cómo la ruta mencionada se está relacionando con ese territorio. En este contexto, vamos a verificar que la dinámica actual de la frontera antes mencionado se derivan de la relación histórica entre Brasil y Bolivia, que se derivan de la segunda mitad del siglo XIX, con aproximaciones y desacuerdos que entraron en el siglo XX, y la agenda de sus discusiones siempre Esta fue la carretera de enlace. Las relaciones que se han intensificado, sobre todo cuando Bolivia "surgido" como el objeto del deseo del Estado brasileño, como "juego" para hacer realidad el sueño bioceánico llegar al Océano Pacífico. Por lo tanto, por encima de la zona fronteriza, ha estado involucrado directa e indirectamente con los diseños geopolíticos de estos dos estados. Sin embargo, la disminución de la brecha causada por la falta de políticas específicas para un área con intensos flujos transfronterizos. En el siglo XXI, con la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA), las articulaciones se transformen en políticas enajenadas con el fin de crear un proyecto que podría integrar físicamente al continente. Por lo tanto, los discursos oficiales comenzaron a dar el territorio boliviano, un papel importante. Por lo tanto, también hubo discusiones sobre la importancia de las políticas públicas de creación que se reunió a las demandas de las personas que viven en la población de alta densidad situados en las zonas fronterizas. Así, con el avance de los proyectos relacionados con IIRSA, aparece como vínculo entre Brasil y Bolivia Ruta bioceánica, que afecta directamente al límite de la zona en cuestión. Por lo tanto, se analizó el proceso de inserción de la zona fronteriza mencionada en relación con la instalación del bus de la ruta bioceánica. Para entender este proceso, se utiliza la bibliografía sobre la integración fronteriza, se recogieron los datos en los órganos de gobierno responsables de los límites del área de planificación y también se realizó un estudio de campo, que consistió en entrevistar a aquellos que están directamente relacionados con los proyectos de integración.

**Palabras clave:** Ruta bioceánica, La zona fronteriza de Brasil / Bolivia; proceso de integración; interacciones espaciales.

## AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente ao meu orientador, Prof. Dr. Adáuto de Oliveira Souza, que me permitiu aprender. Sem o mesmo não seria possível a realização deste trabalho. Seu compromisso, acompanhamento e orientação foram fundamentais para o desenvolvimento dessa dissertação. Com profunda sinceridade enfatizo o meu muito obrigado, pois, acima de tudo, tive a oportunidade de fazer uma grande amizade.

Não poderia deixar de agradecer a todos os professores do Programa de Pós-Graduação, que direta e indiretamente contribuíram com a minha formação, em especial a Prof. Dr. Silvana de Abreu, Prof. Dr. Lisandra Lamoso, Prof. Dr. Flaviana Gasparotti, pelas aulas, incentivos e por serem grandes exemplos, “minhas eternas professoras”, ao Prof. Dr. Jones Dari pelas contribuições na ocasião do exame de qualificação, como também, com a Prof. Dr. Lisandra Lamoso que também participou do mencionado exame. Ao meu amigo “Jaimão” e ao “Arturzinho”, ao meu grande amigo Andrézinho, botafoguense, aos meus irmãos Paulinho e Vinicius, todos me ajudaram no trabalho de campo. Aos amigos “Biancão” e Mafer, pelas risadas, pelo companheirismo nos momentos difíceis e por me aceitarem como amigo. Obrigado a Larissa, por me fazer sorrir, me ensinar, por me dar broncas e por ter dez anos. Muito obrigado também a todos os entrevistados, sem os mesmos a discussão não seria possível, assim como, agradeço a Capes, pelo apoio financeiro.

E por fim, tenho que agradecer ao meu grande amor, a Ligia, que esteve comigo do começo ao fim, apoiando, incentivando e que atenciosamente ouviu as teorias sobre o Estado, geopolítica, sobre a Rota Rodoviária Bioceânica, questões que nada tem haver com o seu mundo de mãe, profissional que atua em outra área completamente diferente e de esposa e, sobretudo, agradeço por me amar.

## SUMÁRIO

NOTAS INTRODUTÓRIAS.....	9
1 - BRASIL E BOLÍVIA NOS RUMOS DA INTEGRAÇÃO.....	19
1.1 – A materialização dos corredores de exportação.....	20
1.2 – Corumbá: em direção “ao outro lado da fronteira”.....	28
1.3 – Entre a geopolítica e a integração: o “território” boliviano, um eterno prisioneiro geopolítico?.....	47
2 - A ROTA RODOVIÁRIA BIOCEÂNICA E SEU ATILHO COM UMA ZONA DE FRONTEIRA.....	66
2.1 – Observações sobre um sistema logístico.....	74
2.2 – O anel viário de Corumbá: “um sonho” realizado ou uma precária materialização do processo de integração?.....	98
2.3 – A soberania: uma questão para se discutir o “ser” e o “dever ser”.....	125
3 - A “OXIMORIZAÇÃO” DAS FRONTEIRAS: ser e estar nelas.....	156
3.1 – Os estranhamentos de uma Zona de Fronteira: a relação “amigo-inimiga” de brasileiros e bolivianos em Corumbá.....	159
3.2 – O imigrante boliviano: um fronteiriço na Zona de Fronteira.....	168
3.3 – A “estrada” e o migrante.....	180
4 - CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	203
5 - REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	208

## LISTA DE FIGURAS

Figura nº 1 – Eixos de Integração e desenvolvimento da IIRSA.....	61
Figura nº 2 – Zona de Fronteira Brasil/Bolívia - Mato Grosso do Sul.....	77
Figura nº 3 – Fachada da em presa AGESA (Armazéns Gerais Alfandegados).....	84
Figura nº 4 – Inauguração do Anel Rodoviário de Corumbá.....	100
Figura nº 5 – Aspecto de um dos acessos do anel viário de Corumbá – Rua Rio Grande do Sul.....	101
Figura nº 6 – Trecho do anel viário de Corumbá – Rua D. Pedro II.....	102
Figura nº 7 – Curva de Acesso a Rua Goiás.....	104
Figura nº 8 – Placa do programa “Feliz Viver” localizada na Rua Goiás – 338 Unidades Habitacionais.....	105
Figura nº 9 – Setores de circulação de veículos de carga no anel viário de Corumbá/MS.....	111
Figura nº 10 – Rua Monte Castelo e o fluxo de caminhões.....	112
Figura nº 11 – Vigas de concreto (ao fundo) para a construção do viaduto da Rua 13 de junho.....	120
Figura nº 12 – Carreta Dolly.....	121
Figura nº 13 – “Pichação” de manifestação contra o boliviano.....	161
Figura nº 14 – “Pichação” da mureta da “escadinha da 15” contra a presença do boliviano residente em Corumbá.....	162
Figura nº 15 – Comerciante boliviana na área central da cidade de Corumbá.....	172
Figura nº 16 – Comerciantes informais bolivianos na Rua Frei Mariano, cruzamento com a Rua Delamare.....	177
Figura nº 17 – Comerciante boliviana na área central da cidade de Corumbá II.....	187



## NOTAS INTRODUTÓRIAS

Este trabalho teve como objetivo geral analisar as interações espaciais transfronteiriças decorrentes da implantação da Rota Rodoviária Bioceânica em Mato Grosso do Sul, na Zona de Fronteira do Brasil/Bolívia, na qual se localizam as cidades de Corumbá/MS e Ladário/MS (Brasil) e Puerto Quijarro e Puerto Suarez (Bolívia). Especificamente buscamos as transformações territoriais e o papel dos diferentes sujeitos, públicos e privados, nos projetos/obras executadas no seu interior, assim como, identificamos as contradições entre os objetivos propostos com a materialização da infra-estrutura referente ao sistema logístico e o que efetivamente foi executado.

Segundo o governo brasileiro, a Zona de Fronteira:

[...] é composta pelas ‘faixas’ territoriais de cada lado do limite internacional, caracterizadas por interações que, embora internacionais, criam um *meio geográfico* próprio de fronteira, só perceptível na escala local/regional das interações transfronteiriças (BRASIL, 2005, p.152).

A partir desse pressuposto, o meio geográfico que melhor representa a Zona de Fronteira seria aquele formado pelas cidades-gêmeas<sup>1</sup>, dotadas de intensos fluxos internacionais de bens, capitais e pessoas, caracterizadas por simetrias e assimetrias infra-estruturais que decorrem das dinâmicas<sup>2</sup> e da função que exercem no processo de divisão territorial do trabalho para os seus respectivos países.

Por sua vez, a Rota<sup>3</sup> Rodoviária Bioceânica faz parte do projeto que tem a intenção de construir mecanismos de cooperação estatal no continente sul-americano,

---

<sup>1</sup> Esses adensamentos populacionais apresentam grande potencial de integração econômica e cultural, assim como, as manifestações dos problemas característicos da fronteira, pois são cidades orientadas por legislações de países distintos, com classes sociais que fazem uso do território para além da “linha” de fronteira, com implicações práticas para a atuação do Estado em suas respectivas faixas de fronteira (BRASIL, 2005, p.152).

<sup>2</sup> Segundo Programa de Desenvolvimento da Faixa de Fronteira (PDFF) as interações fronteiriças não são as mesmas ao longo do extenso limite internacional do Brasil, sobretudo, pois existem diferenças geográficas, os órgãos de Estado atuam de forma particular nos distintos meios geográficos caracterizados como cidades-gêmeas, como também, em cada fronteira estabelecem-se relações cotidianas singulares. Assim, é preciso mencionar que existe uma tipologia para as interações de fronteira, sendo cinco as tipologias propostas: margem, zona-tampão, frentes, capilar e sinapse. De acordo com o PDFF as cidades de Puerto Suarez e Corumbá possuem interações do tipo capilar que se dão somente no nível local, que podem ocorrer “por meio de trocas difusas entre vizinhos fronteiriços com limitadas redes de comunicação, ou resultam de zonas de integração espontânea, o Estado intervindo pouco, principalmente não patrocinando a construção de infra-estrutura de articulação transfronteira” (BRASIL, 2005, p.144-150).

<sup>3</sup> Josef Barat define Rota como “o conjunto de infra-estruturas, 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. Ressaltamos que no item 2.1 dessa dissertação iremos discutir alguns dos aspectos operacionais e logísticos concernentes a mencionada Rota Rodoviária Bioceânica e que estão relacionados à Zona de Fronteira em questão.

entre os quais integrá-lo fisicamente. Projeto que surgiu após a primeira cúpula de presidentes da América do Sul, no ano 2000, a denominada Iniciativa de Integração da Infra-Estrutura Regional da América do Sul (IIRSA).

A partir do projeto IIRSA, a América do Sul, foi contemplada com 12 (doze) eixos<sup>4</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 mencionada Zona de Fronteira<sup>5</sup>.

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, fluxos migratórios em áreas de fronteira, equipamentos infra-estruturais urbano, processos de industrialização planejada, 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 infra-estrutura, secretaria de desenvolvimento industrial e econômico, de imigração, de meio ambiente, de trânsito, das Prefeituras das mencionadas cidades-gêmeas. 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.

O interesse por esta temática surgiu quando ainda estávamos cursando a graduação em História (2006/2009) na Universidade Federal de Mato Grosso do Sul - Campus do Pantanal, localizado na cidade de Corumbá. Participamos do grupo de

---

<sup>4</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).

<sup>5</sup> Ressaltando que, atualmente, a IIRSA compõe a estrutura do COSIPLAN (Conselho de Infra-Estrutura e Planejamento) como um foro técnico para temas relacionados ao planejamento e a integração física regional sul-americana. Para maiores informações sobre essa temática, consultar: <<http://www.planejamento.gov.br>>.

pesquisa “Fronteiras e Imigrantes”, vinculado ao Laboratório de Estudos Fronteiriços e ao Programa de Mestrado em Estudos Fronteiriços. Em decorrência do estágio final de implantação da rodovia bioceânica, inúmeras discussões entre os membros do referido Laboratório surgiram, mas com um enfoque circunscrito somente ao aspecto das migrações, deixando algumas questões sem respostas e que permitiam outras investigações científicas.

Por exemplo: Até que ponto a rodovia bioceânica influenciaria a produção espacial da cidade de Corumbá ou como uma possível reorientação na sua expansão urbana, em direção as cidades bolivianas, afetaria a configuração territorial da cidade de Ladário? E os antigos projetos relacionados ao planejamento industrial na cidade Corumbá, tornaram-se extemporâneos em relação às articulações referentes ao estreitamento político entre Brasil e Bolívia? Quais as transformações (políticas, econômicas e sociais) que a Rota Rodoviária Bioceânica poderia proporcionar para as cidades bolivianas e brasileiras daquela Zona de Fronteira e de que forma as cidades apresentavam-se em meio à implantação dos equipamentos de transporte?

A última indagação ganhou um caráter particular porque os discursos sobre o “desenvolvimento”<sup>6</sup> passaram a ser enfatizados, sobretudo pela classe política, que exaltava a importância da Rota Rodoviária Bioceânica em relação ao “progresso” da cidade de Corumbá. Então pensamos: qual a contribuição da rodovia bioceânica para as pessoas (bolivianos e brasileiros que residem na mencionada Zona de Fronteira) que não estão relacionadas diretamente ao comércio internacional de longa distância? Que proveito os migrantes bolivianos (de origem indígena) poderiam obter com a rodovia? Estes que sobrevivem na economia informal. E o corumbaense, que passou a se esperar com discursos carregados de floreios, de que forma poderia interagir com as obras relacionadas à Rota?

Ademais, as indagações aumentavam à medida que obras foram sendo executadas, a exemplo de empreendimentos como o complexo siderúrgico de Mutum em Puerto Suarez e a inserção da cidade de Corumbá no Plano de Aceleração do Crescimento (PAC), lançado pelo Governo Federal, em 2007. Assim como, mais questionamentos surgiam de nossa parte, com as articulações, no lado brasileiro da

---

<sup>6</sup> Assim, como Castoriadis (1987), concebemos que esse “desenvolvimento” trata-se de um dos elementos da ideologia oficial engendrada pelas elites, que visa favorecer somente as mesmas, ou seja, um *slogan* (CASTORIADIS, 1987, p.135). Ideologia que em dias atuais reformula-se com a inserção da questão da sustentabilidade.

fronteira, da classe política e dos empresários para retomar as propostas de instalação do pólo minero-siderúrgico de Corumbá/MS (projeto pensado na década de 1970) e em relação à implementação da Zona de Processamento de Exportação (ZPE), criada no Senado brasileiro no ano de 1993, ambos que nunca foram implantados, apesar de que este pólo teve sua “pedra fundamental” lançada em 2000 na gestão Fernando Henrique Cardozo (1995-2002).

No interior desse processo, as articulações políticas ganhavam consistência devido à localização geográfica das referidas cidades, propiciando as suas sociedades civis e políticas expectativas acerca da atração de capitais, de investimentos, como igualmente, fomentavam discussões a respeito da atração de migrantes. Caso, tais expectativas se confirmem, com os desdobramentos da implantação dos equipamentos referentes à Rota Rodoviária Bioceânica, com a realização dos projetos destinados ao setor industrial e de outros relacionados ao comércio internacional de varejo e atacado, pode haver uma maior demanda por habitações, escolas, postos de saúde/hospitais, saneamento básico, lazer etc., que supostamente será intenso no lado brasileiro da fronteira, em Corumbá para sermos mais específicos, visto que sua infra-estrutura se apresenta em melhores condições frente às cidades bolivianas.

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 recorreremos 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).

Dessa forma, os fluxos proporcionados por tais interações ganham ainda mais consistência na mencionada Zona de Fronteira, 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. E na intersecção física (rodovia bioceânica) que se instala entre esses dois países encontram-se as supracitadas cidades que concomitantemente apresentam-se convergentes em relação ao aspecto

físico dos seus “territórios”<sup>7</sup>, mas que em relação aos processos circunscritos aos sentimentos, os comportamentos, as necessidades das pessoas acerca do trabalho e a concentração produtiva, ou seja, ao que concerne à convivência desses indivíduos, ainda apresentam inúmeras divergências, sobretudo, porque não existem regulamentações jurídicas específicas (e políticas públicas efetivamente aplicadas) para localidades fronteiriças.

Às referidas cidades, através das pessoas que nelas vivem, realizam interações espaciais subversivas, elaborando seus códigos básicos de sobrevivência e de convivência para além dos limites traçados pelo Estado<sup>8</sup>. Bolivianos e brasileiros na Zona de Fronteira do Brasil/Bolívia, em Mato Grosso do Sul, ultrapassam as “linhas” oficiais, engendrando movimentos que se baseiam em suas concepções temporais, emanando fragmentos que ensejam, muitas vezes, ações belicosas acerca de suas existências.

Portanto, nessa Zona de Fronteira existem códigos jurídicos orientadores da existência da população brasileira e boliviana como membros dos seus respectivos Estados, que contribuem para identificarem-se como pertencentes a “territórios” diferentes. Sendo assim, em determinados momentos tais codificações os levam a recorrer ao preceito da soberania em suas ações e discursos, apesar dos liames históricos existentes.

Por conseguinte, a contigüidade física do território, no qual brasileiros e bolivianos vivem, faz com que os mesmos o utilizem, aglutinando emoções e práticas que vão de encontro ao escopo legal estabelecido pelo Estado, que impõem-lhes mecanismos de relacionamento que nem sempre convergem com sua vida de relações, ou seja, com as relações transfronteiriças locais:

[...] onde as pessoas e mercadorias são aprendidas segundo critérios do circuito inferior da economia urbana, onde a cidade é apreendida como mercado e este como “vida de relações”, ou, da solidariedade proveniente da contigüidade, da proximidade, porém é uma proximidade cindida em duas ordens, porque cindida por duas formações socioespaciais (CATAIA, 2011, p.6).

---

<sup>7</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.

<sup>8</sup> Aqui aludimos ao Estado como associação humana que formou um povo, se estabeleceu em um “território” e que dispõe de uma autoridade estatal (DOEHRING, 2008, p.40). Todavia, na nossa dissertação não trabalharemos com as teorias que o definem como entidade composta pelos elementos citados, ou seja, com um “território”, população e governo. Entendemos o Estado como a condensação material de uma relação de forças entre classes (POULANTZAS, 2000). Explicaremos mais detalhadamente essa concepção no capítulo 2.

Logo, as cidades de Corumbá, Ladário (Brasil), Puerto Quijarro e Puerto Suarez (Bolívia) interagem a partir dos intercâmbios materiais e imateriais que impõem a implementação de políticas públicas conjuntas, que sejam específicas a essas localidades de fronteira e que contemplem as pessoas que lá vivem. A materialização dessas políticas pode proporcionar convergências com o projeto de instalação dos aparelhos da Rota Rodoviária Bioceânica. Visto que os equipamentos da referida Rota podem ensejar interações espaciais que venham a favorecer somente 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.

As cidades em questão apresentam estreita relação econômica e, sobretudo, cultural, oriundas das aproximações entre os governos de Brasil e Bolívia no século passado e das articulações do capital. As territorialidades engendradas por esses estreitamentos foram fundamentais para o desenvolvimento das dinâmicas sociais que atualmente desenrolam-se nessa Zona de Fronteira, principalmente, na cidade de Corumbá.

Entretanto, apesar dessa integração, existem assimetrias infra-estruturais que leva a população boliviana a recorrer (em relação ao trabalho, saúde, educação, etc.) a Corumbá e Ladário. Isso ocorre porque, por exemplo, encontram-se com maiores opções de lazer, de redes educacionais, de centros de abastecimento de alimentos e com um sistema de saúde, que apesar de suas deficiências, ainda é relativamente melhor que o boliviano. As cidades bolivianas possuem uma infra-estrutura cidadina mínima e com inadequações e deficiências nos serviços básicos. Dessa forma, muitas famílias bolivianas são condicionadas a residirem nas cidades do lado brasileiro da Zona de Fronteira em questão, como também, a usufruírem os mencionados serviços.

Logo, observando tais assimetrias e as interações que provocavam (e ainda provocam), começamos a imaginar de que forma essas cidades iriam reagir ao processo de integração que se desenrolava entre Brasil e Bolívia, já que o hodierno liame entre ambos apresentava-se por meio da materialidade de uma rodovia que estava sendo instalada (ora em processo de finalização) em solo boliviano, com financiamento brasileiro e de outras instituições de fomento, com o intuito de interligar o porto de Santos no Brasil aos chilenos de Iquique e Arica, localizados no litoral do Oceano Pacífico.

Assim, nessa conjuntura os discursos oficiais (imprensa local, representantes políticos, empresários, intelectuais, etc.) passaram a relevar essa Zona de Fronteira, ressaltando o seu aspecto logístico estratégico e sua importância no processo de integração da América do Sul. Por conseguinte, pensávamos de que forma a cidade de Corumbá, sua população, os cidadãos bolivianos que trabalham e residem nela, iriam interagir com a Rota Rodoviária Bioceânica. As nossas indagações estavam circunscritas a que tipo de interações espaciais poderiam ocorrer com a materialização da Rota e dos seus equipamentos.

É importante novamente frisar que nessa Zona de Fronteira, as cidades que a compõem, coadunam sentimentos e ações, são territórios contíguos que adstringem e flexibilizam dinâmicas singulares da fronteira, sobretudo, em relação à mobilidade populacional. Referimo-nos as dinâmicas que sobrepõem os marcos jurídicos, manifestadas pela integração informal e formal no trabalho, que proporcionam encontros diários entre brasileiros e bolivianos fora dos limites dos seus “territórios”, os mesmos integram-se no comércio, em manifestações populares, sejam elas políticas, religiosas, em festas, ou seja, dinâmicas de vizinhança que consolidam complementaridades cotidianas. Por exemplo, muitos bolivianos realizam migrações para trabalharem em Corumbá, retornando para seus domicílios em Puerto Quijarro/Suarez quase que diariamente, como também, assim fazem os corumbaenses e ladarenses em relação às cidades bolivianas.

Nessas localidades, mobilizam-se aproximadamente 150 mil pessoas, segundo os resultados do censo 2010, realizado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatísticas (IBGE) a cidade de Corumbá possui 103.703 habitantes, Ladário possui 19.617 habitantes e segundo o Instituto Nacional de Estatísticas da Bolívia, as cidades bolivianas juntas apresentam uma população de 33.006 habitantes<sup>9</sup>.

Ademais, muitos bolivianos estão domiciliados em Corumbá. Segundo Marques (2007): “o total de imigrantes residentes em Corumbá, cuja residência anterior fosse à Bolívia representa 77%”. Mais recentemente, Tito Carlos Machado de Oliveira constatou que:

Segundo o Clube Brasileiro-Boliviano, existem 5000 bolivianos morando em Corumbá, embora a Pastoral do Migrante destaca 8000, em ambos casos não transparecem bases científicas para as afirmações, como também, nenhum

---

<sup>9</sup> Dados da população boliviana nas cidades de Puerto Quijarro e Puerto Suarez, referentes ao início de nossa pesquisa em março de 2010.

órgão, foi capaz de arriscar aferir a quantidade de brasileiros que moram do lado boliviano (OLIVEIRA, T. C. M., 2009, p.40).

Apesar da inexatidão dos dados referentes aos bolivianos que residem na cidade de Corumbá, é fato que sendo maior a precarização de alguns setores de serviço das cidades bolivianas, comumente, os moradores de Puerto Suares e Puerto Quijarro utilizam os serviços de saúde das cidades brasileiras (para sermos mais específicos da cidade de Corumbá), crianças e adolescentes com nacionalidade boliviana estão matriculadas em escolas de Corumbá e Ladário, assim como, é comum, os bolivianos atuarem profissionalmente (principalmente no comércio e nas feiras livres) nas cidades brasileiras.

Nesse sentido, é importante enfatizar que as precárias condições socioeconômicas das cidades bolivianas dessa Zona de Fronteira não afetam somente as suas dinâmicas internas, pois como estão umbilicalmente relacionadas com Corumbá e Ladário, com o provável crescimento populacional, as interações já existentes podem se intensificar. Corumbá, por exemplo, possui déficit habitacional de 4.500 residências, por ora, somente 25% desse déficit foi atendido através da realização da primeira etapa do PAC - CASA NOVA, que contemplou cidade com 800 novas moradias, sendo que até o momento foram concluídas 739 residências e outras 61 estão em processo de construção<sup>10</sup>. Isso seria um indício de que a cidade de Corumbá está resolvendo problemas referentes às demandas do seu setor habitacional, basta saber quais as suas condições de atender demandas futuras.

Logo, a possível intensificação das configurações sociais, políticas e econômicas, sobretudo, em consequência da instalação da Rota Rodoviária Bioceânica, que segundo os discursos oficiais é um dos principais agentes do processo de integração do continente sul-americano, levou-nos a pensar o quão seria importante verificar algumas dinâmicas da mencionada Zona de Fronteira.

A materialização da referida Rota, incidindo diretamente sobre Corumbá, traz consigo a necessidade da atuação do Estado, pois mesmo que as hipóteses levantadas não se confirmem, a “linha” que divide as referidas cidades fronteiriças (e os “territórios” de Brasil e Bolívia), há muito tempo, não impede brasileiros e bolivianos de se cruzarem nas ruas, nas calçadas de uma cidade ou outra, de se relacionarem no

---

<sup>10</sup> “Conjunto inaugurado integra primeira etapa do PAC - CASA NOVA” In:<<http://www.corumbaonline.com.br>>. 12 jul. 2011.



comércio; como também, os mesmos ao afrontarem as “demarcações” do Estado, ensejam e protagonizam inúmeras constrições.

Essa Zona de Fronteira tem um histórico de deficiência de controle mais específico do Estado e com a recente conjuntura de aproximações estatais, a mesma precisa da atenção dos órgãos públicos de Brasil e Bolívia, no sentido de conciliar legislações, culturas (principalmente a política) e olhares. Necessita de uma “política de fronteira”.

Para Cataia (2011) a “política de fronteira” é aquela que possibilita a cooperação transfronteiriça, que visa o aproveitamento das potencialidades e virtualidades sociais, econômicas, políticas e culturais das fronteiras internacionais, cujas localidades são unidas por especializações funcionais e por interações espaciais (CATAIA, 2011, p.8).

Os sujeitos dessa Zona de Fronteira precisam se atentar para além do aspecto físico, sobretudo, porque não é somente com a rodovia bioceânica que os governos de Brasil e Bolívia devem se preocupar, mas também com as interações que ocorrerão a partir dela, ou seja, impõe-se a necessidade da “política de fronteira”.

Com tais pressupostos, este trabalho está dividido em três capítulos. No primeiro situamos o papel da Bolívia no contexto de integração dos Estados sul-americanos. O objetivo foi demonstrar que o “território” boliviano faz parte dos projetos geopolíticos do Brasil desde a primeira metade do século XX.

Relações que se iniciaram a partir das discussões sobre os limites territoriais, passando pelo viés pragmático da geopolítica brasileira, que mediante os seus discursos, analisava o “território” boliviano como o “espaço vital” da América do Sul, até chegar ao início do século XXI, período em que a Bolívia, segundo os novos discursos, aparece como sujeito de extrema importância para a ideologia da integração, sendo apresentada como um dos grandes protagonistas do hodierno processo de integração do continente sul-americano.

Nesse capítulo refletimos também acerca dos desdobramentos decorrentes da relação entre discursos e práticas geopolíticas de Brasil e Bolívia na mencionada Zona de Fronteira. Vamos perceber, a partir dessa discussão, que os objetivos geopolíticos desses dois Estados contribuíram para a intensificação das dinâmicas sociais que nela ocorrem atualmente.

No segundo e terceiro capítulos verificaremos as implicações da Rota Rodoviária Bioceânica na cidade Corumbá, as interações espaciais ensejadas pela instalação dos seus equipamentos, como também, demonstramos as nuances do

relacionamento das sociedades civis e políticas existentes nessa Zona de Fronteira e de que maneira fazem uso do território. Analisamos nesses dois últimos capítulos as contradições entre os discursos e as práticas circunscritas ao processo de integração que ganha força com implantação da Rota Rodoviária Bioceânica.

Dessa forma, a partir desse contexto caracterizamos o andamento das ações relacionadas às obras de infra-estrutura urbana, a criação de comitês legislativos que possam criar normas com intuito de mitigar as restrições entre brasileiros e bolivianos, como também, tentamos compreender o processo de transformação espacial da Zona de Fronteira em questão e o papel desempenhado pelos diferentes sujeitos que nela se mobilizam.

## 1 – BRASIL E BOLÍVIA NOS RUMOS DA INTEGRAÇÃO

Os governos brasileiro e boliviano possuem um histórico relacionamento que advêm desde a segunda metade do século XIX, do período em que o Governo Imperial brasileiro pautava suas relações exteriores pelo princípio do *uti possidetis*<sup>11</sup> e que teve na questão da livre navegação dos rios platinos e amazônicos, o ponto de partida para as suas articulações no contexto regional.

As aproximações e desentendimentos entre esses dois Estados adentraram pelo século XX e no contexto da disputa entre Brasil e Argentina pela hegemonia no continente sul-americano, a Bolívia emergiu como o objeto de desejo do Estado brasileiro, como o “território” a ser conquistado, no sentido de materializar o sonho bioceânico de acessar ao Oceano Pacífico através do “coração” sul-americano.

Logo, os estreitamentos que Brasil e Bolívia realizaram durante o período histórico em que possuíam governos de exceção, ganharam novos rumos no período pós-ditaduras, contexto que remonta aos acordos Paz-Sarney em 1988, dando ensejo para as primeiras negociações sobre o gás natural boliviano. Brasil e Bolívia criaram assim um núcleo de permanências nas relações bilaterais, articulando-se no interior de uma diplomacia econômica com tendência a cooperação.

Os acordos entre Brasil e Bolívia, sempre estiveram circunscritas a discussões relacionadas ao comércio do petróleo, da resolução dos problemas de infra-estrutura, das questões concernentes a fronteira, energia e comunicação. Segundo Osmar Ramão Galeano de Souza, “[...] As ações que se estabeleceram entre os dois países passaram a ser articuladas fora dos parâmetros e objetivos estabelecidos pela economia proposta pelos centros maiores (SOUZA, 2004, p.140).

Contudo, os projetos de cooperação circunscritos aos dois Estados a partir da segunda metade da década de 1980, não se estabeleceram sob as inspirações puramente locais, atendiam as exigências externas e se orientaram dentro da pauta internacional, encaminhando-os no século XXI para um ambiente dotado de restrições, sobretudo, após a eleição de Evo Morales, no ano de 2006, a presidência da República boliviana.

---

<sup>11</sup> *Uti possidetis* é um princípio do direito internacional segundo o qual o país que ocupa o “território” possui o direito de posse sobre este. Princípio que foi muito utilizado para legitimar e validar conquistas “territoriais”. Portugal e Espanha, por exemplo, adotaram-no para definir as fronteiras de suas colônias na América do Sul.

Mas, apesar das celeumas características no seio dos seus ambientes estatais, Brasil e Bolívia sempre convergiram no sentido da integração. O maior exemplo dessa assertiva é a aproximação de ambos nesse início do século XXI, abrindo perspectivas estimulantes que surgiram a partir da construção da Rota Rodoviária Bioceânica (projeto que remonta desde o início do século XX).

Por conseguinte, neste capítulo verificaremos algumas nuances do relacionamento entre esses dois Estados, que incitados por postulados geopolíticos produziram interações espaciais na Zona de Fronteira Brasil/Bolívia, em Mato Grosso do Sul, na qual se localiza a cidade de Corumbá. Ressaltando que a relação histórica entre esses países, tendo como recorte a Zona de Fronteira em questão, é de extrema importância para analisarmos e entendermos o papel dos mesmos na conjuntura atual de integração continental.

### **1.1 – A materialização dos Corredores de exportação**

Segundo Osmar Ramão Galeano de Souza, Brasil e Bolívia, desde o final da década de 1920, passaram a se articular no interior de uma diplomacia pautada por critérios econômicos com tendência a cooperação. Essas “negociações giravam em torno do petróleo e da resolução de problemas de infra-estrutura física”, assim como, confirmava-se:

[...] a estrutura de núcleo de permanência e estilo da política bilateral, ao mesmo tempo em que se consolidava uma pauta de negociação envolvendo fronteira, energia e comunicação. Com passar das décadas estas pautas se moldavam às necessidades de cada país (SOUZA, 2004, p.13).

Souza (2004) também ressalta que o entorno político da América do Sul foi fundamental para que Brasil e Bolívia cristalizassem suas relações bilaterais, esse elemento foi influenciador, juntamente com a contundente política externa dos Estados Unidos, que no início do século XX passou a ser considerada com grande força decisória nas relações dos países do mencionado continente.

Já nos anos 40, o Estado boliviano passou a se preocupar com a ocupação e valorização da porção oriental de seu “território”, com o intuito de resolver alguns problemas circunscritos a sua mediterraneidade, como também, tentar mitigar os efeitos concentradores das atividades relacionadas à mineração sobre a economia:

[...] um novo planejamento territorial, orientado pelo economista americano Marvin Bohan, passou a ser implementado. Tratava-se de utilizar para financiamentos do setor agroexportador em Santa Cruz todo o capital arrecadado pela tributação da atividade mineradora no altiplano [...]. O objetivo principal almejado pelo novo planejamento territorial e a geopolítica prática boliviana era a criação de um eixo de ocupação em sentido leste-oeste. Esse projeto se baseava na teoria dos corredores econômicos, do qual La Paz, Cochabamba e Santa Cruz de La Sierra seriam pólos de desenvolvimento econômico. Ademais, estando cada pólo de desenvolvimento localizado em um piso ecológico (*altiplano*, *vales e llanos* respectivamente) facilitaria a integração nacional (PFRIMER, 2011, p.136).

Essas medidas promovidas pelas políticas do governo boliviano não tardaram a modificar a produção territorial. A concepção de corredores de exportação (corredores econômicos) promoveu a abertura de uma série de estradas, ensejando um grande fluxo migratório e a criação de uma série de novos municípios.

Nesse contexto, Santa Cruz de la Sierra se transformou numa área propícia à economia dita moderna e direcionada ao mercado internacional. Pfrimer (2011) também ressalta: “Após a revolução de 1952, e a entrada no poder do governo popular do MNR [Movimento Nacional Revolucionário], o plano ganharia ainda mais apoio, com a construção de infra-estrutura de transportes e serviços”. Santa Cruz de La Sierra passou de menos de 60.000 habitantes em 1950 para 350.000 em 1980, tornando-se no final da década de 1990 o principal centro econômico nacional com mais 30 % do PIB (INE, 2001).

Apesar dos discursos geopolíticos sul-americanos afirmarem que a Bolívia configurava-se como área de conexão entre Bacia do Prata e Amazônica, é preciso dizer que a elaboração do projeto que consistiu na materialização desses corredores de exportação (sentido leste-oeste), relacionou-se inexoravelmente a necessidade de integração nacional de um país regionalmente dividido por áreas desarticuladas entre si. De acordo com Pfrimer (2011) “até 1950, grande parte do ecúmeno boliviano se encontrava presente apenas no altiplano”.

Havia um ordenamento territorial que consistia num eixo de ocupação com claro delineamento norte-sul sobre o altiplano, que se estendia desde a fronteira argentina por meio de Tarija, passando pelos principais centros mineradores como Potosi, Sucre e Oruro e indo até La Paz.

Para Dunkerley (1984, p.221) o rearranjo territorial ocorrido na “região” de Santa Cruz de la Sierra, proveniente do projeto nacional de integração do Oriente boliviano as demais áreas do país por meio de corredores de exportação, estava atrelado a fatores geopolíticos e a influência estrangeira. Após a ascensão de Hugo Banzer, no

início da década de 1970, Santa Cruz de la Sierra seria assediada pelos interesses do regime militar brasileiro (abalado pelas oscilações econômicas do cenário internacional), como também, por setores do governo estadunidense.

Pfrimer (2011) enfatiza que mais de 70% dos créditos concedidos pelo Banco Agrícola e a Corporação de Desenvolvimento Regional, influenciados pelos interesses norte-americanos, foram destinados à Santa Cruz, ou seja, a inversão de financiamentos para essa porção territorial não foi mera obra do acaso (PFRIMER, 2011, p.136). Logo, essas medidas promovidas pelas políticas “territoriais” dos governos bolivianos que não tardaram a modificar o arranjo territorial do país “coincidiram” com:

[...] as necessidades geradas pelo acelerado desenvolvimento industrial brasileiro que demandava o incremento das exportações, atribuindo ao comércio exterior papel estratégico. Assim, o Plano Nacional de Desenvolvimento para o período 1972/74 passou a considerar a implementação dos corredores de exportação como canais de saída em massa entre as áreas produtoras e os pontos de destino dos produtos (ZUGAIB, 2006, p.119).

Ressalta-se que embora a política dos corredores de exportação<sup>12</sup> somente viesse a ser acentuada a partir de 1974 como canais de integração, Mario Travassos já a aconselhava desde 1931 como mecanismo de fuga do poder concêntrico de Buenos Aires em relação à desembocadura do Rio do Prata. Para Castro (1983), os países mediterrâneos “gostariam de dispor de novos caminhos em direção ao Atlântico” (CASTRO, 1983, p.147).

Assim, de acordo com Zugaib (2006), a partir dos anos de 1960, o governo brasileiro já considerava necessário estabelecer outras saídas para as exportações do país de forma a eliminar o isolamento do interior do Prata. O objetivo era neutralizar o atrativo dos eixos convergentes a Buenos Aires e equilibrar seu exclusivo geocentrismo (ZUGAIB, 2006, p.119).

O Brasil ao adotar a diretriz de que exportar era uma necessidade nacional, fazia-a como parte de sua política de integração a América do Sul, obviamente que seu empenho foi maior na Bacia do Prata em consequência de sua importância no Cone Sul como pólo geopolítico, circundado pelo o Atlântico Sul.

Para Zugaib (2006) o Brasil com a política dos corredores visava aproveitar os primeiros terminais de exportação que se encontravam na Bacia do Prata e que estavam localizados na confluência de rodovias, ferrovias e vias fluviais. Dessa forma, o objetivo era fazê-los instrumentos, no sentido de servirem aos centros agrícolas e aos pólos

---

<sup>12</sup> Fazemos alusão ao I Plano Nacional de Desenvolvimento – IPND (1972-74) instituído durante o governo Emílio Garrastazu Médici (1969-74).

industriais de Porto Alegre (Rio Grande), Curitiba (Paranaguá), Rio de Janeiro, São Paulo, Santos, com o intuito de atrair os centros do interior como Brasília, Goiânia, Campo Grande/MS e Corumbá/MS:

A abertura desses corredores, que competiam com o sistema argentino de comunicações com o interior, facilitou muito também a ligação entre o *hinterland* da Bacia do Prata e o litoral Atlântico, induzindo a Bolívia, o Paraguai, o Uruguai e a própria Argentina, por intermédio das Províncias de Entre Rios e Misiones, a escoar sua produção pelo corte transversal da Bacia, sobretudo através dos portos de Santos, Paranaguá e Rio Grande. Esses portos, reaparelhados e modernizados passaram a competir, vantajosamente, com o de Buenos Aires. Além de estar mais distante da mesopotâmia, o porto argentino apresentava profundidades inadequadas para a atracação de navios de grande calado, exigindo constantes trabalhos de dragagem em consequência do contínuo assoreamento causado pelo depósito de grandes quantidades de massa aluvial depositada no estuário pelo sistema Paraná-Paraguai, em contraste com as condições do porto de Rio Grande, de águas profundas e obstáculos superáveis com dragagem de pouca importância (ZUGAIB, 2006, p.120).

Esta tentativa do governo brasileiro em promover mudanças radicais na produção espacial do Cone Sul, tinha como objetivo fazer a Argentina perder o poder de influência e pressão sobre a Bolívia e o Paraguai, como também, com a implantação dos corredores de exportação a Argentina seria afetada economicamente, uma vez que os mesmos reduziram acintosamente a importância comercial e política do porto de Buenos Aires.

É preciso também ressaltar que tal projeto geopolítico do Brasil estava atrelado às oscilações do contexto internacional, que no final da década de 1960 foi marcado pelo início de uma crise econômica de longo prazo, com curtos períodos de recuperação, o que levou os Estados Unidos a realizarem correções no sentido de diminuir suas importações e aumentar suas exportações e as entradas de capital (a região de Santa Cruz, na Bolívia, é um exemplo).

Nesse sentido, aos países dependentes abriram-se duas alternativas para que pudessem enfrentar a crise: o “ajuste estrutural” ou o enfrentamento da dependência. Segundo Pinto (2008):

[...] o chamado “ajuste estrutural”, que consistia na adoção de políticas monetaristas que visavam forçar a contração da economia e que tinham como objetivo liberar excedentes exportáveis e diminuir as importações, permitindo a manutenção de elevados superávits comerciais, que possibilitariam a aquisição de dívidas necessárias para o aumento da enorme dívida externa [...] ou o enfrentamento da dependência, com o Estado aumentando os investimentos públicos, auxiliando a substituição de produtos importados por produção interna, dando preferência ao capital nacional, regulamentando melhor a atuação do capital estrangeiro e adotando políticas que visassem diminuir a concentração de renda (PINTO, 2008, p.120).

O Brasil adotou a segunda opção, indo ao encontro do projeto que visava estabelecer os corredores de exportação que ao mesmo tempo ensejaria a diminuição da importância dos portos argentinos, possibilitando a implementação de novos caminhos para escoar a sua produção interna via Pacífico e, sobretudo, atrairia os países mediterrâneos, principalmente, a Bolívia.

Assim, no final dos anos 60 e início dos 70 importantes mudanças ocorreram no andamento dos relacionamentos entre Brasil e Bolívia. Souza (2004) explica que na Bolívia, depois de um período marcado por indefinições no campo político, com os militares assumindo o governo sob a liderança de Hugo Banzer, implementando um governo próximo ao modelo brasileiro, suas atenções voltavam-se para o Brasil. Fato que convergia com o otimismo nacionalista de Emílio Médici, que direcionava cada vez mais a política externa do Brasil em direção a Bolívia.

Os acordos assinados nesse ínterim indicavam a retomada de temas tradicionais para os dois países: a energia, agora sob o interesse de compra e venda do gás boliviano, a comunicação, através da construção de uma rodovia entre Corumbá e Santa Cruz de La Sierra e questões relacionadas às fronteiras (SOUZA, 2004, p.83). É preciso frisar que o Brasil já pesquisava formas de encontrar uma energia alternativa (como o caso do álcool), frente a eventuais pressões internacionais. Além dos interesses pela energia, que possibilitaria ao país formar estoques e provisões, existia também por parte do Governo Brasileiro ações que davam:

[...] continuidade à expansão das fronteiras agrícolas do Centro-Oeste. A Bolívia era o vizinho onde se encontrava a maior faixa de fronteiras que deveriam receber atenção do governo militar brasileiro. E era para onde se dirigia a maioria dos projetos assinados entre os dois países (SOUZA, 2004, p.97).

Assim, em 1972 Médici e Banzer encontram-se em Corumbá, até então pertencente ao estado de Mato Grosso e assinaram uma declaração conjunta, cujos temas eram: a compra de 1220 barris/dia de petróleo da Bolívia, projetos de cooperação científica e técnica para uso industrial do gás natural e estudos sobre a importação do gás liquefeito do petróleo a partir de 1973, como também, o setor de comunicações constituía-se no tema de maior importância nas discussões entre Brasil e Bolívia.

Souza (2004) afirma que os acordos assinados entre os dois Estados, a partir dos anos 70, visavam beneficiar Santa Cruz de la Sierra, o estreitamento das relações demonstravam as aspirações e as necessidades dos dois países:

Para a Bolívia isto facilitaria em muito a concretização de projetos básicos para se comunicar com outros países da região, e mesmo com países fora do



continente, deslançando um programa de natureza comercial, de importação e exportação, binômio insubstituível para quem pretende estabelecer relações de integração (SOUZA, 2004, p.99).

Dessa forma, para a concretização dos acordos e do projeto de expansão do Brasil através dos corredores de exportação, a atuação brasileira em “território” boliviano foi contundente. Pfrimer (2011) relata que:

O governo brasileiro construiu a ligação rodoviária conectando a Plataforma Central de Reserva brasileira a Corumbá no Mato Grosso do Sul, permitindo assim a ligação até Santa Cruz de La Sierra. Posteriormente o governo revolucionário boliviano construiu a auto-estrada ligando Santa Cruz à Cochabamba, o que dava acesso do Porto de Santos até os portos chilenos do Pacífico. Em relação à conexão ferroviária, o governo brasileiro em 1957, terminou a obra da Ferrovia Noroeste ligando Bauru a Corumbá na divisa da Bolívia. Além disso, com os recursos previstos no Tratado de Petrópolis, os governos brasileiro e boliviano decidiram investir na construção da ferrovia ligando Corumbá a Santa Cruz de La Sierra (PFRIMER, 2011, p.137).

Durante o governo Geisel (1974-79), a política de expansão do Brasil sobre a América do Sul estava “a todo vapor” e a Bolívia era o grande objetivo do governo brasileiro. A política de atração ocorria, principalmente, porque o governo argentino articulava-se na mesma direção. Por exemplo, por pressões da Argentina e pelas dificuldades em se romper a estrutura natural dos Andes entre Cochabamba e Santa Cruz de la Sierra, foi construído um ramal (sentido norte-sul), ligando Santa Cruz de la Sierra até Yacuíba (Departamento de Tarija), que se estendeu até o norte da Argentina (GLASNER, 1988). O objetivo da Argentina, assim como do Brasil, era “satelizar” o “território” boliviano.

A disputa entre Brasil e Argentina pela hegemonia regional/continental, cujo principal objetivo era conquistar o “território” boliviano, fez com que ambos colocassem em prática seus postulados geopolíticos. Em relação às práticas geopolíticas brasileira:

[...] não apenas a ligação viária bioceânica seria o ponto chave da sua política para o subcontinente, mas principalmente a satelitização dos prisioneiros geopolíticos (Bolívia e Paraguai). A finalidade principal era alcançar o Pacífico atraindo boa parte do cerne continental sul-americano e transformando-o na *hinterlandia* do porto de Santos (PFRIMER, 2011, p.137).

Na empreitada pela “satelitização” da Bolívia, o governo brasileiro deu apoio logístico e militar ao golpe liderado por Hugo Banzer em 1970, posteriormente levando-os a assinarem os “Acordos de Cochabamba” no qual o Brasil se comprometia em construir o gasoduto Brasil-Bolívia (projeto concretizado somente na década de 1990),

uma usina petroquímica, uma usina siderúrgica para a jazida de Mutum e uma conexão ferroviária entre Santa Cruz e Cochabamba (MELLO, 1997, p.158/159).

O Tratado de Amizade, Cooperação e Comércio assinado em agosto de 1977, entre Brasil e Bolívia (que consistiu na ratificação dos acordos que foram assinados entre ambos os Estados desde 1972), por exemplo, em seu artigo IX afirmava:

As Altas Partes Contratantes, tendo presentes o Tratado de Vinculação Rodoviária, de 4 de abril de 1972, assim como os estudos e obras recomendados no Plano Diretor de Vinculação Rodoviária, acordam em dar tratamento prioritário aos projetos de interconexão entre os sistemas rodoviários brasileiro e boliviano, dentro dos amplos objetivos de criar condições mais favoráveis a uma efetiva integração física entre os dois Países.

Esta integração, sobretudo, visava atrair o fluxo de exportações de Santa Cruz de La Sierra para a fronteira na qual se localiza Corumbá, o que possibilitaria a polarização dos fluxos do centro produtor boliviano para o porto de Santos, assim o artigo XII do supracitado tratado concedia à Bolívia quatro zonas francas, entre elas a de Belém, Porto Velho, Corumbá e Santos:

O Governo brasileiro, no propósito de dinamizar o intercâmbio comercial bilateral e de facilitar o tráfego recíproco de cargas, envidará todos os esforços no sentido de aperfeiçoar os dispositivos que regulam o livre trânsito, pelo território brasileiro, de mercadorias procedentes do território boliviano ou a ele destinadas, e a utilização dos entrepostos de depósito franco de que a Bolívia dispõe nos portos de Belém, Porto Velho, Corumbá e Santos.

Neste contexto confirmava-se o interesse do Brasil pelo gás boliviano. A Bolívia comprometia-se em fornecer 240 milhões de pés cúbicos diários de gás natural, por um período de 20 anos, o que totalizaria 1,7 trilhões de metros cúbicos (SCHILLING, 1981). Nessa oportunidade, com o projeto de compra do gás (não podemos nos esquecer que o Brasil estava sobre os efeitos da crise mundial do petróleo, assim o gás era de extrema importância) surgiram as primeiras discussões a respeito da implantação do pólo industrial na fronteira Brasil/Bolívia, em Mato Grosso do Sul, no lado boliviano, com recursos financeiros brasileiros (pólo que não fora instalado).

É preciso também ressaltar que os projetos de vinculação rodoviária e de compra do gás boliviano estavam relacionados diretamente aos interesses do governo brasileiro em conter os projetos que a Argentina também possuía para a mencionada fronteira, na qual localizam-se as cidades de Puerto Suarez e Corumbá. Matheus Pfrimer explica que “Além das conexões viárias que já vinham desde o passado colonial ligando os dois países, os argentinos empreenderam uma forte política ferroviária de forma a evitar o acesso brasileiro aos portos do Pacífico” (PFRIMER, 2011, p.137).

A estratégia argentina tentou, em relação à Bolívia, estabelecer seus interesses principalmente na área de hidrocarbonetos e de transportes. O objetivo era impedir a materialização do eixo Santos-Arica ou simplesmente criar melhores alternativas para concorrer com a conexão do Brasil com o Pacífico, plano em que o “território” boliviano era fundamental.

Segundo Mello (1997, p.158) além dos ramais que ligavam a capital boliviana a Buenos Aires e do norte do país a Santa Cruz de La Sierra, uma forma de minimizar a influência do Brasil sobre um dos vértices do “triângulo geopolítico” boliviano e os acordos de importação de hidrocarbonetos (originando a construção do gasoduto YABOG, com o traçado de Rio Grande/Bolívia até Salta/norte da Argentina), fazia parte da estratégia argentina o controle da produção de minério de ferro de Mutum (jazida que se localiza na cidade de Puerto Suarez e atualmente está sendo explorada pela multinacional indiana Jindal Steel & Power).

De acordo com Pfrimer (2011): “Um segundo escopo da estratégia argentina era ter acesso ao minério de ferro de Mutum”. E uma aproximação do governo argentino sobre essa área significaria um problema para os projetos de expansão do Brasil através dos corredores de exportação e, sobretudo, colocaria elementos de influência da Argentina a poucos quilômetros da fronteira com o Brasil (Puerto Suarez fica a 12 km da cidade de Corumbá).

Contudo, os acordos firmados entre Brasil e Bolívia durante a década de 1970 frustraram as projeções geopolíticas argentinas, posteriormente arrefecidas com o contexto de suas aproximações com o Brasil já na década de 80. Encerradas as ações de aproximação com a Bolívia através de mecanismos de contenção, no decorrer desta década, concomitante aos processos de redemocratização na América do Sul, Argentina e Brasil passaram se aproximar da Bolívia com intuito de criarem iniciativas para a integração. Agora o objetivo era superar os obstáculos criados pela política de contenção dos dois Estados em “território” boliviano:

Evidentemente, boa parte da infra-estrutura física fixada para motivos de contenção e exploração dos recursos naturais bolivianos representaram posteriormente um novo desafio às iniciativas de integração, devido à desarticulação proposital dessas redes logísticas pelo confronto geopolítico entre Brasil e Argentina. Exemplos disso são a desarticulação da malha ferroviária boliviana e a escassez de infra-estrutura viária comunicando a porção oriental boliviana à ocidental (PFRIMER, 2011, p.138).

A infra-estrutura desarticulada que surgiu em solo boliviano, em consequência da disputa geopolítica entre Brasil e Argentina nas décadas de 1950, 60 e 70, não

somente fora um dos legados dessas sub-potências à Bolívia, mas proporcionaram à última uma herança que gerou reflexos importantes na porção oriental de seu “território”, sobretudo, em relação às dinâmicas que passaram a ocorrer na fronteira Brasil/Bolívia, na qual se localizam as cidades de Corumbá, Ladário, Puerto Suarez e Puerto Quijarro.

Os desfechos da política dos corredores de exportação para essa fronteira consistiu numa maior proximidade no diz respeito às questões políticas, econômicas e sociais entre as cidades que a compõem. A relação que se estabeleceu entre as mencionadas localidades explica-se, por um lado, pela contigüidade física (Puerto Quijarro localiza-se a 5 km de Corumbá e Ladário e Puerto Suarez a 12 km) e por outro, pela intensa ligação das cidades bolivianas, especialmente com Corumbá, devido a promoção dos projetos e acordos econômicos entre governo brasileiro e boliviano (interligação ferroviária, rodoviária, compra de gás e petróleo, etc.), que no passado visavam à “satelitização” da Bolívia.

Todavia, tal aproximação que girou em torno de objetivos geopolíticos, pautados pela política de contenção nas fronteiras, da disputa hegemônica entre Brasil e Argentina sobre o continente, acarretou para a supracitada fronteira a ocupação precária do solo, migrações ilegais, falta de saneamento básico, carência e efetividades de políticas públicas específicas para uma área de fronteira com grandes fluxos de informalidade, ensejando também a idealização de “grandes projetos” no setor industrial que não foram materializados de acordo com as idéias originárias (alguns nem saíram da condição de projeto), resultados de ideologias e teorias que não se adequavam (e ainda não se adéquam) a realidade dessas localidades e, sobretudo, Corumbá “encaminhou-se” para o outro lado da fronteira.

## **1.2 – Corumbá: em direção “ao outro lado da fronteira”**

Com a “chegada” dos trilhos em 1953, Corumbá passou a desempenhar uma nova função no contexto político-econômico regional, capturando o mercado consumidor boliviano, a conjuntura expandiu seu comércio atacadista e de exportação, contudo “nos anos 70 perdeu essa posição de importador e de distribuidor de mercadorias no âmbito regional para transformar-se em entreposto exportador” (HANY & HANY, 2007, p.67).

Esta mudança ocorreu porque com a conclusão e funcionamento do eixo ferroviário que interligou Porto Esperança a Corumbá e com a extensão dessa estrada de ferro ao Departamento boliviano de Santa Cruz de La Sierra (ramal Puerto Suarez – Santa Cruz), o novo momento de internacionalização da vida econômico-social da cidade de Corumbá engendrou o desmonte gradativo de suas relações com outras áreas da Bacia do Paraguai, sobretudo, Cáceres, Cuiabá, Coxim e Porto Murtinho, encaminhando-a assim para o comércio de exportação de produtos brasileiros oriundos do parque industrial paulista para a Bolívia (ITO, 1992).

Assim, Corumbá isolava-se do comércio com as porções interiores da Bacia do Paraguai, condição que nos anos de 1960, acentuou-se com a abertura do eixo rodoviário Cuiabá – Campo Grande – São Paulo, ensejando o crescimento e a afirmação do seu comércio exportador com a Bolívia (BRITO *et al.*, 1997, p.909).

Como já sabemos, o mercado consumidor boliviano via Corumbá é produto dos inúmeros acordos internacionais entre os governos da Bolívia e Brasil, que iam desde isenção de taxas aduaneiras para os produtos exportados pelo Brasil até tratados bilaterais de desenvolvimento cultural das regiões da fronteira Brasil-Bolívia (Acordos de Roboré e as Notas Conjuntas dos anos 70). Assim, em decorrência destes incentivos e da aproximação entre Brasil e Bolívia:

[...] as empresas atacadistas de Corumbá alcançaram significativo crescimento (expansão do número de empresas e volume de cargas), até meados dos anos 80. Desde a chegada dos trilhos da Noroeste à cidade, duas zonas atacadistas se firmaram. Ainda nos anos 50, a primeira delas se instalou na região próxima à estação da NOB [ferrovia Noroeste do Brasil], aproveitando a facilidade do contato com a ferrovia. Já nos anos 70, apareceu uma segunda zona atacadista na estrada que liga Corumbá à fronteira com a Bolívia, acompanhando o processo de implantação da rodovia Campo Grande - Corumbá, bem como a franca ascensão do transporte rodoviário no comércio entre o Município e as regiões fornecedoras do Sul/Sudeste (BRITO *et al.*, 1997, p.909).

As práticas comerciais intensificam-se, principalmente, pois na cidade de Corumbá as atividades industriais que haviam surgido a partir do final dos anos de 1940 e início dos 50, a partir dos anos de 1970 entraram em crise e encerraram-se. Segundo Marco Aurélio Machado de Oliveira:

Por volta dos anos 1950 cidade assistiu a um espetacular esforço de industrialização, promovido, principalmente, por imigrantes de origem árabe. Primeiramente a família Chamma que em 1954 instalou Cia Siderúrgica Sobramil, trazendo em um período inferior a três meses, cinco mil nordestinos para trabalharem como operários na indústria e na extração de madeira. Outro grupo era composto pelos imigrantes: Salim Kassar, João Dolabani, Alfredo Katurchi, Salvador Shib e o descendente de libanês Mamtala Yasbeck. Disso resultaram empreendimentos cujas marcas, algumas em ruínas, resistem ao tempo, como: a Cia de Fiação Matogrossense, Moinho

de Trigo e Curtume Mato Grosso, sendo que no início dos anos 1970, todos esses empreendimentos estavam fechados (OLIVEIRA M. A. M., 2005, p.352).

Uma das causas para a derrocada desses empreendimentos industriais relaciona-se ao contato cada vez maior de Corumbá com a produção nacional, sobretudo, porque o uso do transporte rodoviário facilitava o escoamento de outras áreas, fabricantes de produtos similares e mais competitivos, conjuntura que se acentuou em meados dos anos 80, com início da pavimentação da estrada Campo Grande – Corumbá (MICHELS & OLIVEIRA T. C. M., 1995 *apud* BRITO, 1997). Outro fator que veio a contribuir a intensificação do comércio atacadista em Corumbá no século XX foi a crise nas atividades relacionadas ao setor pecuário.

O comércio estava em plena ascensão, todavia, a partir dos anos 60, na pecuária de corte praticada no Pantanal, os produtores não conseguiam obter animais excedentes para venda, sem comprometer seu efetivo básico. A atividade pecuária era apenas para a cria, realizada de forma extensiva, com bovinos de baixa qualidade, com pouco manejo do rebanho e uma taxa de desfrute (ou de extração) que não ultrapassavam os 13%.

O excedente é constituído de novilhos em idade de abate, de touros e vacas descartados do rebanho e das novilhas não reservadas para reprodução, o aconselhável para o produtor é que ele possua uma taxa de desfrute de no mínimo 30%. Assim:

Mesmo o crescimento do rebanho, verificado entre os anos 50/60, não foi suficiente para enfrentar os preços decrescentes da arroba do boi nos mercados consumidores, nos anos 60, o que favorecia os produtores situados em áreas próximas aos centros de abate, no Sul/Sudeste do País. Estes últimos, de outra feita, além de oferecerem vantagem ao comprador, no que se refere aos custos com transporte, comercializavam, em muitos casos, gado gordo, isto é, bovinos de melhor qualidade, já tendo passado pelas fases de cria e recria (BRITO *et al.*, 1997, p.909).

A crise do setor pecuário estendeu-se durante os anos de 1970 e 80, quando se adicionou a mesma um novo agravante: as cheias prolongadas na planície pantaneira. Além do fator natural, essa pecuária extensiva sofreria já em meados da década de 80, com outro tipo de intervenção, instalaram-se em Mato Grosso do Sul, frigoríficos financiados com capital da região Sudeste, que acabaram provocando transformações no manejo do rebanho, mesmo em áreas da planície pantaneira, como as que existem no município de Corumbá (REBÊLO JÚNIOR, 1995 *apud* BRITO *et al.*, 1997). Dessa forma:

Ao centralizarem a dinâmica regional do complexo agroindustrial das carnes, os frigoríficos incentivam a modernização do manejo do rebanho (pasto plantado, aparecimento de fazendas de engorda, etc.). Muitas destas áreas diferenciadas de manejo, inclusive, são resultantes de investimentos

capitaneados por empresários das regiões Sul/Sudeste do País (BRITO *et al.*, 1997, p. 909).

Por conseguinte, com o isolamento gradativo de Corumbá frente aos centros regionais, com os quais manteve intensas relações até os anos 50, como foi o caso de Cuiabá e Cáceres, conjuntura que se intensificou com a divisão do estado de Mato Grosso, em 1979, associada às transformações do complexo agroindustrial de carnes, que facilitaram a incrementação do ciclo completo de beneficiamento da carne bovina; progressivamente a cidade foi afirmando, entre os anos de 1950 e 1970, sua condição de centro regional em relação às cidades bolivianas, também localizadas nessa Zona de Fronteira.

Nesta conjuntura, a cidade de Corumbá passou a receber contingentes importantes de imigrantes bolivianos, num momento inicial para a construção dos ramais ferroviários nos anos 1950:

Posteriormente, Corumbá também atraiu capitais daquela região (anos 70 em diante), dadas as facilidades abertas para a importação direta de mercadorias para os centros consumidores do Oriente boliviano. Estes últimos, atraídos pelo acesso vantajoso à infra-estrutura rodo-ferroviária existente no Município, tornaram-se igualmente importantes consumidores de bens e serviços locais, tais como saúde e educação, água potável e energia elétrica, aeroportos, etc. (BRITO *et al.*, 1997, p.910).

A partir desse segundo momento, mais especificamente entre o final da década de 1970 e início dos anos 80, de acordo com Oliveira M. A. M. (2005), as transações comerciais entre as famílias árabes em Corumbá e o mercado boliviano estavam no seu auge, essas relações de comércio foram preponderantes para a consolidação da cidade como centro abastecedor das cidades bolivianas e para a atração de capitais do país vizinho: “pelas ruas do centro da cidade dava gosto de ver pilhas de caixa de produtos brasileiros que eram vendidos para a Bolívia” (OLIVEIRA M. A. M., 2005, p.354).

Contudo, entre o final dos anos 80 e meados da década de 90, diminui-se a importância da intermediação direta de Corumbá e dos comerciantes da cidade em relação às trocas direcionadas a Puerto Suarez e Puerto Quijarro, como também, ao restante do país vizinho. As casas bolivianas de exportação e/ou de capital boliviano-brasileiro, utilizando-se do contato direto com os centros produtores, passaram a fazer esse intercâmbio, assim nesse ínterim as empresas atacadistas passaram de 263 para 50, evidenciava-se um processo de especialização e centralização nesse setor (MICHELS & OLIVEIRA T. C. M., 1995 *apud* BRITO *et al.*, 1997, p.909).

As modificações ocorridas nessa zona fronteira, a partir de meados das décadas de 1970 e início dos anos de 1980, propiciando às cidades bolivianas de Puerto

Quijarro e de Puerto Suarez “capturarem” Corumbá, estão relacionadas às transformações político-administrativas na Bolívia. No dia 30 de novembro de 1984, através do Decreto-Superior nº 672, foi criada a Província de Germán Busch: “Em 30 de novembro de 1984, criou-se a Sub-Prefeitura de Província, que funciona em Puerto Suarez, com a preocupação de ligar a nova Província com o Departamento de Santa Cruz de la Sierra, da qual é parte”, como também:

Este processo permitiu, por um lado, o movimento migratório de bolivianos de outras regiões do país para esta região. Entre estes últimos se destacam os ex-mineiros do *Altiplano* que, ao serem desestatizadas as minas existentes nos Andes, foram incentivados pelo governo boliviano a ocuparem as áreas de fronteira, seja na atividade comercial (*shopping-chão*), seja como pequenos produtores agrícolas. Uma das conseqüências desta migração foi modificar o perfil da ocupação fundiária na zona oriental, que até então vinha se dando preferencialmente seguindo o traçado da estrada de ferro Puerto Suarez-Santa Cruz de la Sierra (BRITO *et al.*, 1997, p.913).

A criação da Província de Germán Busch, englobando essas duas cidades fronteiriças, impulsionou, por parte do governo boliviano, uma série de incentivos fiscais, como também, possibilitou a criação de uma zona de livre comércio (Central Aguirre) no lado boliviano da fronteira, especificamente em Puerto Quijarro. Manetta & Carmo (2011) estudando essa questão, explicam que:

Em 1991 a Central Aguirre tornou-se a primeira zona franca de comércio da Bolívia, no município de Porto Quijarro, equipada com porto graneleiro, de hidrocarburos e de cargas em geral. Essa inovação foi seguida pela modernização de outros portos, pelo fortalecimento da rede multimodal de transportes e pela diversificação do comércio e da prestação de serviços na região. (MANETTA & CARMO, 2011, p.7).

Dessa forma, uma série de novas interações espaciais passaram a ocorrer em torno dessa região de fronteira no início da década de 1990. Nas imediações da “divisa” entre Corumbá e Puerto Quijarro, na denominada Arroyo Concepción (distrito da segunda), surgiu uma feira de produtos importados, “O investimento no comércio atacadista e no transporte de cargas internacional abriu possibilidades para comerciantes de pequeno capital, fato que favoreceu a expansão de um comércio informal e trans-fronteiriço na região” (MANETTA & CARMO, 2011).

Flandoli (2007) afirma que a abertura dessas importações modificou o comércio e em Arroyo Concepción, a feira que surgia, configurava-se e estruturava-se para abrigar esse pequeno capital, pequenos comerciantes que passaram a oferecer uma variedade de novos produtos importados e mais:

Juntam-se a esse movimento do outro lado da fronteira comerciantes corumbaenses que lá abrem estabelecimentos. A população da fronteira boliviana cresce a olhos vistos. Ali, aparentemente estava se formando um efervescente pólo comercial, enquanto Corumbá sofria um visível declínio



em seu comércio local, com o fechamento da maioria das lojas tradicionais localizadas na Rua Delamare (FLANDOLI, 2007, p.39).

Assim, a Zona Franca de Puerto Aguirre, além de proporcionar o surgimento de uma feira com produtos importados em Puerto Quijarro, com produtos mais baratos e que proporcionariam um declínio nas atividades comerciais atacadistas e posteriormente varejistas da cidade Corumbá, durante a década de 90, na supracitada Zona Franca surgiu um shopping com lojas climatizadas que passaram a oferecer equipamentos eletrônicos, bebidas, perfumes e cosméticos de grandes centros produtores e de marcas mundialmente conhecidas e desejadas (FLANDOLI, 2007, p.40). Intensificando o processo de deslocamento e instalação de capital do Brasil em direção à Bolívia.

Dessa forma, o deslocamento de capitais abrangeu os setores ligados ao comércio de produtos alimentares, de primeira necessidade, eletroeletrônicos, vestuário, peças e acessórios automotivos, o comércio atacadista, etc. A transferência de capitais para as cidades bolivianas foi viabilizada pelas facilidades tarifárias e aduaneiras oferecidas, chegando a baratear em até 50% o valor médio de mercado dos produtos comercializados (BRITO *et al.*, 1997, p.913).

Esta conjuntura que proporcionou interações mais contundentes entre os dois lados da fronteira, em torno do comércio atacadista e varejista, como desdobramento desse processo, um número expressivo da população urbana de Corumbá passou a escolher as mencionadas cidades bolivianas como centro consumidor, assim como, ocorrera uma “exportação” da força de trabalho para as mesmas. Assistia-se assim, ao desaparecimento de muitos estabelecimentos de comércio que durante décadas se mantiveram na cidade de Corumbá. Logo, no final da década de 90 e início dos anos 2000, já se encontravam parcialmente instalados na área de serviços, em Puerto Quijarro e Puerto Suarez, restaurantes, hotéis, agências de viagens, etc.

Portanto, entre os anos de 1950 e início da década de 1980 a cidade de Corumbá configurava-se como centro regional que atraía capitais e investimentos, sendo destino final e ponto de intermediação dos fluxos comerciais de bens e serviços da fronteira Brasil/Bolívia em Mato Grosso do Sul, passando a partir da segunda metade dos anos 80 até o presente momento, a constituir-se ainda como centro regional, “mas apenas como ponto intermediário, principalmente em relação às diferentes atividades instaladas na Bolívia” (BRITO *et al.*, 1997, p.911).

A reconfiguração sócio-econômica-espacial nessa fronteira engendrou um contexto de permeabilidades espaciais que vão além dos limites jurídicos existentes para

delimitar os Estados, a partir das “interações espaciais internacionais” resultadas das ações entre os governos brasileiro e boliviano. As cidades em questão, (principalmente Corumbá) passaram a conviver com um espaço de trocas e de mobilidades transnacionais cotidianas, dentre os quais se destacam o comércio informal transfronteiriço e o deslocamento diário de bolivianos em direção a Corumbá, o centro regional de prestação de serviços.

É preciso ressaltar que esse processo de transformações, ensejando uma série de novas interações, proporcionou para o lado boliviano da fronteira um expressivo crescimento demográfico. De acordo com Ito (1992) a Província Germán Busch possuía na segunda metade dos anos 80 do século passado, uma população de 20.000 habitantes; e Puerto Suarez, sua capital, cerca de 9.000 habitantes. Em contrapartida, no mesmo período, Puerto Quijarro contava com aproximadamente 4.000 habitantes, já na metade da década de 90, com a ocorrência do intenso fluxo migratório, Puerto Suarez contava com cerca de 12.000 habitantes (ITO, 1992, p.137-139).

Segundo Manetta & Carmo (2011), durante os períodos intercensitários 1991/2000 (Brasil) e 1992/2001 (Bolívia) a população residente em Corumbá e em Porto Suarez, os centros urbanos mais antigos de ocupação, “apresentaram crescimento estagnado, ao passo em que a população residente em Porto Quijarro e em Ladário cresceu em ritmo superior às médias nacionais de Bolívia e Brasil, respectivamente” (MANETTA & CARMO, 2011, p.8).

Os autores ainda explicam que o intenso crescimento da cidade de Puerto Quijarro, durante a década de 1990, com estagnação populacional em Porto Suarez no mesmo período está relacionado:

[...] às vantagens locais dadas pela proximidade com a cidade de Corumbá que, além de centro regional de prestação de serviços, atua como porta de entrada de brasileiros que movimentam o comércio varejista transfronteiriço boliviano (MANETTA & CARMO, 2011, p.10).

Dessa forma, nessa fronteira o crescimento populacional, com ou sem índices de estagnação, manteve seus vínculos com a mobilidade de pessoas, na qual a circulação populacional transfronteiriça é intensa e cotidiana. O trânsito de bolivianos em Corumbá é facilitado por vários fatores, que vão desde os acordos bilaterais que permitem aos bolivianos morar, trabalhar e estudar no Brasil até ao fato dos imigrantes terem encontrado na zona imediata à fronteira internacional, inúmeras vantagens locais em relação ao mercado de trabalho e ao acesso aos serviços públicos.

Como Marco Aurélio Machado de Oliveira explica:

Se antes a população era ínfima, com o fluxo comercial, a intensificação da migração interna que ocorreu naquele país fez com que surgissem novas localidades, mais que quadruplicando sua população em uma década. Por não contar com uma rede de serviços públicos eficientes, o uso por parte de bolivianos de hospitais, escolas, etc. do lado é bastante intenso (OLIVEIRA M. A. M., 2005, p.355).

Assim, o crescimento populacional na supracitada área fronteiriça, conjugada para os bolivianos com as vantagens comparativas de residir na zona imediata à fronteira com o Brasil, sobretudo em Puerto Quijarro, ensejou também assimetrias infra-estruturais e socioeconômicas, assim como, as interações espaciais dotadas de mobilidade transfronteiriça, de intercâmbio materiais e imateriais, ocorriam (e ainda acontecem) circunscritas por lógicas organizacionais distintas (política, social e econômica), que passaram a se chocar.

Com o predomínio do comércio informal, das chamadas “feirinhas bolivianas”, mantendo-se nos dois lados da fronteira, “estranhamentos” oriundos de um processo de aproximação, de uma integração sem planejamentos prévios, surgiram. Como explica Oliveira M. A. M. (2005): “com tamanha inserção, os conflitos tornaram-se inevitáveis”.

É preciso ressaltar que apesar das mudanças nos padrões tecnológicos e de produção agrícola em Santa Cruz de La Sierra, que nos anos 90 favoreceram um momento de dinamismo sócio-econômico para as cidades bolivianas da mencionada Zona de Fronteira, contribuindo com a “captura” de Corumbá: “os investimentos ainda não foram suficientes para gerar uma dinâmica econômica capaz de reter a maior parte da população migrante” (MANETTA & CARMO, 2011, p.17). Ou seja, a Zona de Fronteira:

[...] continuou a funcionar como uma área de circulação de migrantes, com fluxos de saída mais intensos do que os fluxos de entrada, como consequência de uma economia regional que gera insuficientes oportunidades de trabalho (MANETTA & CARMO, 2011).

Como também, é fato que com a inversão de capitais provenientes do Brasil, da Bolívia e do exterior para Puerto Quijarro/Puerto Suarez, propiciando a instalação de plantas industriais de cimento, de beneficiamento de soja, a abertura de centros comerciais, à modernização da infra-estrutura rodoviária, e aérea, etc., os “discursos políticos” estiveram presentes, anunciando “grandes projetos” a serem executados em Corumbá:

[...] entre eles, a construção do gasoduto Brasil-Bolívia (com cerca de 3000 km e orçado em aproximadamente 2 bilhões de dólares); a implantação da hidrovía Paraguai-Paraná, um escoadouro [...] até o Porto de Nueva Palmira,

no Uruguai; a implantação de uma usina termoeétrica em Corumbá, permitindo a posterior implantação de um pólo químico-siderúrgico no Município, acoplado a uma Zona Especial de Exportação (ZPE); e, finalmente, a [...] aceitação da Bolívia como parceira comercial do MERCOSUL (BRITO *et al.*, 1997, p.910).

Todos estão circunscritos às tentativas de revigoração da economia local, mediante a implantação de atividades industriais, que tiveram um declínio na década de 1970 e que nunca mais foram preponderantes na economia da cidade de Corumbá. Frisamos que o único dos projetos a ser materializado foi o gasoduto Brasil-Bolívia, os demais ainda continuam no “papel”. Segundo Hany & Hany (2007):

O aquecimento momentâneo da economia, decorrente da execução das obras do gasoduto Bolívia-Brasil, entre 1996 e 1999, gerou um surto local que incitou os agentes econômicos para a aventura de desengavetar extemporâneos projetos desenvolvimentistas que não levam em conta a legislação brasileira no trato dos recursos naturais e do patrimônio público (HANY & HANY, 2007, p.68).

Todavia, ao que parece, a extemporalidade dos supracitados projetos circunscritos ao setor industrial não é levada em consideração, pelo menos para os sujeitos político-partidários de Corumbá. Recentemente, já no contexto de implantação da Rota Rodoviária Bioceânica (que trouxe à tona discussão de antigos “grandes projetos”), instalou-se uma contenda entre o governo do estado de Mato Grosso do Sul e a prefeitura da cidade acerca da consecução dos projetos industriais.

Em dezembro de 2009 o governador de Mato Grosso do Sul anunciou a construção de 1.200 residências (denominado Residencial Conquista Quatóis), no local destinado à instalação do setor industrial da cidade. As unidades habitacionais começaram a ser construídas na antiga área do distrito industrial, situado no bairro Maria Leite, a área foi retomada pelo governo do estado, pois, segundo o jornal online “Pantanal News”, havia sido cedida à Prefeitura de Corumbá que, até então, nada havia edificado no local. Em matéria do dia 11/12/09 o periódico trazia a seguinte notícia:

O governador André Puccinelli assina [...] a Ordem de Serviço para construção das 1.200 unidades habitacionais em Corumbá. Essa informação foi dada pelo secretário de Estado de Habitação e das Cidades Carlos Marun. Marun disse que entre as agendas marcadas para ida do governador ao município está à assinatura da ordem de serviço para que seja iniciada imediatamente a construção das 1200 casas populares que André Puccinelli se comprometeu em fazer em Corumbá (PANTANAL NEWS, 2009, p.2).

A prefeitura de Corumbá imediatamente alegou que o projeto das residências era impróprio e tentou embargar a obra. O Secretário Executivo de Infra-Estrutura e Serviços Urbanos afirmava: “a insistência do Governo do Estado em construir as casas

naquele local é completamente irregular e se choca com diversos dispositivos legais, o que nos obriga a decidir pelo embargo” e mais:

Além da falta de projeto para a construção das casas, o secretário [...] Ricardo Ametlla, afirmou que o loteamento está sendo implantado à revelia do Município, em uma área imprópria para habitação, ferindo o Plano Diretor local. Conforme ele, a área é declarada zona industrial desde 1972 pelo Código de Obras da cidade, que ainda está em vigor, e por isso é impedida de receber empreendimentos imobiliários (CORREIO DE CORUMBÁ, 2010, p.1).

No auge das acusações entre os membros do governo do estado de Mato Grosso do Sul e a Prefeitura de Corumbá, o prefeito, Ruitter Cunha de Oliveira, através de um espaço “concedido” pelo jornal “Correio de Corumbá”<sup>13</sup> em sua edição nº 2.469 de maio de 2010, manifestou-se sobre a conjuntura da seguinte maneira:

O governo do Estado e seu parlamentar aliado demonstraram nessa Casa Legislativa um jeito muito pequeno de fazer política. Faltaram com respeito não só ao prefeito, mas a toda população de Corumbá [...] O governo e seu aliado trouxeram para essa casa um vídeo em que eu, prefeito de Corumbá, apareço prometendo áreas para a construção de casas em nosso município. Fiz a promessa, como viram, em ato público, e a faria novamente, animado pelo anúncio de que 1000 famílias de nossa cidade passariam a ter um lugar decente para viver [...]. O trâmite para a liberação dos terrenos exigiu mais do que 30 dias, mas ainda, no início de 2009, o município ofereceu terrenos ao Estado em condições de o governo iniciar a construção das casas. Cinco meses depois, o governo do estado não havia realizado qualquer tipo de intervenção nos terrenos cedidos pela prefeitura. Ao mesmo tempo, novos projetos habitacionais articulados pelo município prosperavam e para serem garantidos faltava apresentar à Caixa áreas com infra-estrutura urbana adequada. Diante da falta de terrenos que se encaixassem nos critérios da Caixa e da inutilização da área disponibilizada ao governo do estado, a prefeitura de Corumbá, em comum acordo com o estado, volta a tomar posse da área cedida [...]. Tudo isso resultou de um diálogo pacífico, que visava ao desenvolvimento da cidade e não às eleições. [...] É tanto esforço em desqualificar e desacreditar a conduta do prefeito de Corumbá visando as eleições, que o parlamentar esqueceu-se de dizer que ele mesmo, em julho de 2009, na condição de Secretário de Habitação do Estado reconheceu que a soma de esforços era fundamental para a viabilização de todos os projetos de moradia, entre eles o Minha Casa, Minha Vida à época recém lançado pelo governo federal. Diante disso assumiu conosco o compromisso de o estado investir recursos para adquirir áreas para as casas. Foi o que o governo prometeu e não cumpriu. [...] Esses são os fatos que esclarecem e revelam a falta de seriedade do governo do estado e seu aliado. O episódio do vídeo do vídeo nessa assembleia só não é mais lamentável que a decisão do governador André Puccinelli que pôs fim ao diálogo entre o município e o Estado. Reflitam senhores se não é um irracional autoritarismo construir as casas em área cuja destinação legal é a de servir única e exclusivamente à expansão industrial. [...] Ao fazer isso, o governador reduz a mero capricho o investimento de milhões de reais no gasoduto implantado na região, a soma de “esforço político” (grifo nosso) e técnico de décadas e o sonho do povo de Corumbá (CORREIO DE CORUMBÁ, 2010, p.7).

---

<sup>13</sup> É preciso ressaltar que o jornal Correio de Corumbá parece ser o principal canal de defesa da Prefeitura Municipal de Corumbá e, sobretudo, do prefeito. Das 90 edições impressas, entre janeiro de 2010 a janeiro de 2012, que tivemos contato, em nenhuma o jornal manifestou-se contra o executivo.

Tivemos a oportunidade de entrevistar, durante nosso trabalho de campo, o Secretário Municipal de Gestão Integrada da cidade de Corumbá, Cássio Augusto da Costa Marques, e segundo o mesmo:

Os investimentos realizados no gasoduto, principalmente no que se refere ao ramal em Corumbá construído para abastecer com gás natural as atividades industriais do distrito [industrial], giram em torno de 50 milhões de reais e com a intervenção do governo na área, esses investimentos ficaram subvalorizados, não podendo ser viabilizado nem o projeto da termoeletrica e muito menos desenvolver outro projeto que abasteça com energia, via gás, as residências dessa região. O governador interferiu num projeto que existe desde a década de 70, essas casas não podiam ser construídas nesse local, já segundo o nosso planejamento a expansão urbana da cidade de Corumbá é para a sua extremidade sul<sup>14</sup>.

Já em relação ao “aliado” do governo, citado pelo prefeito de Corumbá em sua “carta de esclarecimento”, descobrimos que as acusações estavam sendo dirigidas ao vereador Marco de Souza Martins, o “vereador Marquinho”. Na edição nº 2.477 de julho de 2010, o “Correio de Corumbá” (em primeira página), apresentava a seguinte notícia:

Eis aqui em absoluta primeira mão duas notícias relacionadas com o desenvolvimento de nossa região. Uma boa e a outra péssima [...]. Há primeira muito boa, pois de acordo com alta fonte da Petrobrás, a possível instalação de uma Usina Termoeletrica que beneficiará Corumbá e Ladário poderá ser viabilizada aproveitando o ramal do gás já construído entre Mutum e o nosso município [...] para gerar mais energia visando à instalação de novas indústrias [...] a má notícia diz respeito a possível transferência da tradicional Companhia de Cimento Itaú Corumbá, pertencente ao poderoso Grupo Votorantin [...] para o vizinho país da Bolívia, onde alias, o Grupo já possui uma fábrica do outro lado da fronteira. Informações extra-oficiais dão conta de que seus dirigentes já estariam procurando uma área apropriada no país de Evo Morales [...]. Um dos motivos da possível mudança dessa empresa seria a aprovação pela Câmara Municipal de Corumbá de uma então área industrial para residencial para agradar ao atual governador de Mato Grosso do Sul, numa ação manipulada na surdina pelo vereador Marcos de Souza Martins, o Marquinho, que tem alguns edis como suas marionetes (CORREIO DE CORUMBÁ, 2010, p.1).

Assim, o supracitado vereador, além do governador do estado de Mato Grosso do Sul, passavam a ser os responsáveis, naquele momento, pelas supostas obliterações ao “desenvolvimento” da cidade de Corumbá, que estava perdendo mais um “grande investimento”, pois com a construção das 1200 residências na área reservada ao distrito industrial, reforçava a matéria: “Tornar-se-á incompatível o funcionamento dessa fábrica de cimento, ao lado de casas habitacionais”, como também, ressaltava que:

Naquele local onde o governo do estado está construindo 1.200 casas, existe a nascente de um córrego, lembrando que essas futuras moradias ficarão sobre um antigo lixão e onde existe fiação de alta tensão subterrânea, sendo,

---

<sup>14</sup> Entrevista realizada em 10/01/2011.

portanto inapropriado para residências (CORREIO DE CORUMBÁ, 2010, p.1).

Todavia, é preciso frisar que mesmo antes dessa conjuntura se instalar, o Ministério Público Federal e o Ministério Público do estado do Mato Grosso do Sul já haviam suspenso o licenciamento ambiental que permitia a construção da termoelétrica corumbaense no local do mencionado distrito industrial.

O Procurador da República no Mato Grosso do Sul, Alexandre Collares, e o Promotor de Justiça Ricardo de Melo Alves entraram com uma liminar, no ano de 2007, suspendendo a realização do projeto com base de que tal investimento agredia o meio ambiente e a saúde da população, assim, as questões de ordem econômicas não podiam ser colocadas acima do bem-estar humano. Em nota oficial ambos explicavam por que entraram com ação civil pública:

O simples fato de determinado empreendimento ser capaz de atrair investimentos, gerar empregos e renda, não o torna, por si só, ambientalmente viável, nem seguro para a saúde da população local. A máxima é conhecer para depois agir. Para aferir a viabilidade do empreendimento conhecido como Termopantanal, o Ministério Público valeu-se de quatro estudos técnicos, elaborados pelo corpo técnico do Ministério Público Federal, por equipe multidisciplinar independente, formada por gabaritados pesquisadores locais, por profissional Químico e mestre em Engenharia Urbana e por equipe do próprio Ministério da Saúde [...] No projeto da Termopantanal, o atual local escolhido, com base em critérios tão-só econômicos (saída de gás, infra-estrutura, proximidade de outros futuros empreendimentos industriais), para instalação e operação da usina, apresenta risco para a saúde da população local, seja pelo "potencial de aumento de temperatura", seja pela "emissão de danosos poluentes", de difícil dispersão, dada à dinâmica de ventos na área. Tal risco foi alertado inclusive pelo Ministério da Saúde para o empreendimento anterior, cujo local selecionado era o mesmo. O próprio estudo de impacto apresentado ao Ibama reconhece que, nos meses de seca, sobretudo no período noturno, poderão ocorrer elevações significativas nos valores da concentração de poluentes do ar [...] O local, frise-se, situa-se no perímetro urbano de Corumbá, próximo à vizinha Ladário, em local intitulado Distrito Industrial, tendo em seu raio de influência as áreas de maior densidade populacional da região. Cabe salientar que o referido distrito nunca foi licenciado (COLLARES & ALVES, 2007, p.2).

Dessa forma, podemos deduzir que a retórica do jornal “Correio de Corumbá” (tendenciosa), naquela conjuntura, apresentava algumas contradições. Primeiro, as supostas dificuldades na instalação da termoelétrica na mencionada área destinada ao distrito industrial, não estavam acontecendo, simplesmente, porque grupos da dimensão político/partidária articulavam-se, construindo residências numa área industrial e assim, pretensamente, prejudicando a geração de empregos para a população de Corumbá e Ladário, visto que o suposto “desenvolvimento econômico”, defendido pela matéria, já estava comprometido há um bom tempo. Como vimos, à licença ambiental para a

referida obra já estava suspensa três anos antes do início da construção das mencionadas unidades habitacionais.

Segundo, a Companhia de Cimento Itaú também se insere como elemento agressivo a saúde da população local, sobretudo, pois a empresa está localizada no perímetro urbano e ao lado da área do distrito industrial. A diferença é que a mesma já está há muitos anos instalada, então, a sua provável saída não seria em decorrência da construção dessas residências e muito menos, pensamos, está relacionada à sua preocupação com a saúde da população que reside ou que residirá ao seu entorno.

E terceiro, é preciso ressaltar que os distritos industriais perderam a importância enquanto instrumentos de planejamento da localização industrial, como também:

[...] até os financiamentos governamentais deixaram de ser condicionados à localização do empreendimento. Hoje o empresariado tem acesso à linha de financiamento para implantação industrial independente de estar/ou não localizada num distrito industrial. Como essas áreas comportam contradições e conflitos, o empresário dá preferência às novas áreas, ainda isentas de contradições (SOUZA, 2002, p.401).

Logo, o projeto circunscrito a instalação de atividades industriais no referido distrito é extemporâneo e, obviamente, não são as contradições político/partidárias que impediram a materialização desses projetos ao longo dessas últimas décadas. Esclarecemos também que de forma alguma, não estamos em defesa do governo de Mato Grosso do Sul ou do vereador em questão, ou do prefeito e muito menos, somos contra aos posicionamentos do mencionado jornal.

Apenas estamos explicitando que essa conjuntura desenrolou-se objetivamente a partir de interesses de ordem político/partidária, sobretudo, porque o período era de eleições. Por exemplo, a Câmara Municipal de Corumbá, em julho de 2010, aprovou a lei complementar nº 137/2010 que alterou a lei nº 093/2006 de abril de 2006. Segundo o novo texto, o artigo 2º da Lei Complementar passava a apresentar seguinte redação:

ARTIGO 2º a área especial de interesse Econômico e Social no município de Corumbá, delimita-se entre a Avenida Nossa Senhora da Candelária até a divisa com o município de Ladário, entre a Avenida Gaturama e Rio Paraguai, e destinar-se-á à manutenção de iniciativas ou a novos empreendimentos Residências que atendam ao interesse do Município ou do Estado de Mato Grosso do Sul que possibilitem a melhoria das condições de vida da população do Município de Corumbá (LEI Nº 137, 2010, p.1).

Dessa forma, a área destinada inicialmente para abrigar as atividades industriais da cidade, com a nova lei, refuncionalizou-se para a construção de residências. Ao entrevistarmos o vereador Marcos de Souza Martins sobre a conjuntura da construção



das unidades habitacionais na antiga área industrial e acerca das restrições entre o governo de Estado e a Prefeitura, manifestou-se da seguinte forma:

Hoje, não mais é uma área industrial. A Câmara “alterou” a legislação que determinava essa área como industrial e a colocou como residencial. O autor da lei que tornou essa área industrial fui eu, sou o autor da Lei. Existem amarrações, picuinhas, questões políticas de ambos os lados que deixaram essa situação do jeito que está. Não adianta o município de Corumbá dizer que está certo, como não adianta o governador também bater no peito e dizer que está certo, que ambos não tiveram diálogo para construir essas casas. Eu até entendo o posicionamento da Câmara, porque a mesma não iria perder a oportunidade da cidade ganhar essas 1200 casas. O prefeito estava muito bem com o governador e vice-versa, quando estavam de mãos juntas ocorreram promessas recíprocas, o prefeito prometeu 500 casas, aí o governador prometeu ampliar para 1200 casas se o prefeito arrumasse a área. Passou um período o prefeito não conseguiu a área, o governador entendeu que ele estava fazendo isso para não permitir que o governo não deixasse uma “marca” de sua administração na cidade, e como a área pertence ao governo do estado, o governador construiu as casas, passou por cima da legislação municipal, e então numa conversa com a Câmara Municipal, a mesma mudou a legislação colocando a área como residencial<sup>15</sup>.

Enfim, a refuncionalização da área evidência as disputas políticas e suas materializações no espaço. Como também, comentou as “dificuldades” de trabalhar como representante político na cidade de Corumbá:

Eu tenho vinte anos de mandato, e nesses vinte anos eu já percebi algumas dificuldades, já percebi dificuldades em que o empresário gostaria que a prefeitura fizesse a doação da área e não aconteceu, isso muito comum, a Zona de Processamento de Exportação é um exemplo disso. Na cidade de Bataguáçu, por exemplo, o prefeito tomou toda iniciativa e acreditou, hoje a ZPE está em pleno andamento. Há essas dificuldades aqui, e quando eu falo de dificuldades, não é esse ou aquele governo municipal, mas o município de Corumbá, ao longo dos anos, não se comportou direito, não fez o seu “dever de casa”, para que essa infra-estrutura, para que houvesse atração dessa iniciativa privada [...]. A iniciativa privada ainda não foi atraída para Corumbá, uma cidade pobre, 67 % da população ainda vive do salário mínimo, a iniciativa privada não vem para fazer absolutamente nada de graça para ninguém, não vem fazer favor. Simplesmente ela vem fazer o investimento e esperar o retorno, e uma cidade com a situação de pobreza que está é quase impossível de acontecer, não atraímos nenhum tipo de empresa, não atraímos a iniciativa privada. E isso também é culpa do poder público, porque não se cria o ambiente necessário para que a iniciativa privada se sinta atraída.

Observa-se que esta e as demais retóricas relacionadas à área do antigo distrito industrial e sobre a atração da iniciativa privada, estão circunscritas ao contexto de relação de forças da sociedade política local, isso fica evidente na fala do vereador ao afirmar que entre as tais “dificuldades” estava a ação do prefeito, sobretudo, não permitindo que o governador do Estado deixasse uma “marca” de sua administração na cidade de Corumbá.

---

<sup>15</sup> Entrevista realizada em 15/01/2011.

A contradição nesses discursos (sejam do prefeito, do vereador, do governador e dos jornais citados) é que seus interlocutores elegem determinadas “ações políticas” como as grandes barreiras para a materialização dos projetos industriais que poderiam trazer o “desenvolvimento” para Corumbá. Frisamos que não são somente os fatores relacionados aos antagonismos da dimensão político-partidária que impossibilitaram a implantação desses empreendimentos, outras questões estão inseridas a esse contexto do setor industrial da mencionada cidade.

Corumbá, por exemplo, apresenta inúmeras desvantagens locais que dificultam a implantação de uma ZPE<sup>16</sup> ou qualquer outro projeto industrial, existem deficiências na infra-estrutura de transportes, dificuldades na geração de energia, a implantação desses projetos industriais propiciam agressões a formação biótica do Pantanal (e retóricas sobre a agressão ao meio ambiente, na mencionada cidade, podem ser facilmente utilizadas), como também, alguns trechos da hidrovía do Paraguai precisam ser desobstruídos.

Não podemos esquecer também que o sistema ferroviário da cidade opera de forma limitada desde a metade da década de 1990, assim como, a atual ponte rodoviária sobre o rio Paraguai foi inaugurada somente no início dos anos 2000 (antes da construção desse equipamento, o acesso a cidade de Corumbá e desta em relação aos outros centros, via rodovia, era possível a partir da travessia do rio Paraguai por meio de balsa, operação que durava de 40 minutos a 1 hora).

Muitas dessas questões não foram mencionadas por nenhum dos sujeitos entrevistados ou citados nos periódicos, ou seja, não são as articulações político-partidárias as principais responsáveis pelo não desenvolvimento do setor industrial da cidade de Corumbá. Todavia, os políticos, através das mídias, engendram discussões parciais e carregadas de “verdades” que não condizem com a realidade. Em Corumbá, isso pode ser identificável sem muitas dificuldades.

O fato é que o supracitado distrito industrial da cidade de Corumbá e os projetos relacionados ao setor industrial, pelo menos nos discursos e relatórios, vêm sendo instalados há muitos anos. Segunda Silvana de Abreu:

---

<sup>16</sup> Para Claudio Egler, de uma forma geral, o Brasil apresenta desvantagens locais para a implantação de ZPEs, sobretudo, porque existem países da América Latina (México e Caribe) com posições geográficas mais vantajosas para competir como plataformas de exportações, assim como, “o capital internacional está buscando nestas ‘cápsulas produtivas’ é trabalho rotineiro submetido à rigorosa disciplina e com fortes restrições à sindicalização”, análise que leva o mencionado autor também a asseverar: “o que, convenha-se, é o padrão de Cingapura e não de uma nação que aspira o mínimo de justiça social com democracia”(EGLER, 1995, p.227).

O terreno para implantação do distrito industrial de Corumbá-Ladário foi adquirido pela SUDECO e ainda hoje se mantém sob a vegetação nativa; três terrenos para a implantação da FRIGOPAN foram doados pela prefeitura de Ladário, escritório implantado, cinco linhas telefônicas funcionando [...] O fato é que nos relatórios do Programa o frigorífico e o distrito industrial Corumbá-Ladário foram implantados (ABREU, 2003).

Já de acordo com Souza (2000), o referido distrito industrial possuía Plano Diretor, desde o ano de 1978 e projetos de engenharia, mas até o início dos anos 2000 não havia deixado a condição de projeto, como também:

[...] Em diversas ocasiões, como no 7º Encontro Nacional de Desenvolvimento Industrial, promovido pela SUDECO, em Campo Grande, MS, no ano de 1982, o Distrito foi apresentando como ‘em implantação’ e ‘dependendo da alocação de recursos para a implantação da infra-estrutura básica.’ [...] Passada uma década, em novembro de 1993, surgiu mais uma notícia oficial de que o Distrito Industrial de Corumbá seria implantado definitivamente, com a comercialização dos 190 lotes distribuídos numa área de cerca de 60 hectares, localizada na divisa com Ladário. Trata-se agora de uma outra área que pertencia ao Grupo Chamma, desapropriada pelo governo estadual, com o objetivo de destiná-la à Zona de Processamento de Exportação (ZPE). Contudo, segundo informações jornalísticas, a sociedade corumbaense preferiu que a ZPE fosse instalada nos terrenos da Estação Ferroviária Maria Coelho, a 40 quilômetros de Corumbá. Assim, o então Governador Pedrossian, atendendo às lideranças locais, decidiu implantar o distrito na área desapropriada (SOUZA, 2000, p.13/4).

Ainda em consonância com Souza (2000) destaca-se que:

[...] foram inúmeros os casos de distritos fantasmas, projetos que não saíram do papel, mas que movimentaram instituições oficiais e empresários, canalizaram recursos e redundaram apenas em desperdício. Parece ter sido este o caso do Distrito Industrial de Corumbá, uma espécie de testemunho da ineficácia de organismos oficiais (SOUZA, 2000, p.14).

Assim, é preciso ressaltar que o terreno destinado ao distrito industrial (agora uma área reservada, por lei municipal, para a construção de conjuntos habitacionais) estava comprado desde 1976 e se encontrava absolutamente abandonado até o início dessa primeira década do século XXI, consumindo investimentos públicos (SOUZA, 2002, p.405) e rendendo discursos eleitorais.

A idealização de um distrito industrial para cidade de Corumbá está circunscrita ao contexto de expansão do Estado brasileiro durante a década de 70. O governo militar nesse período, ao evitar a adoção das políticas de “ajuste estrutural”, tentou implantar programas econômicos independentes. Dessa forma, no plano doméstico concebia-se como necessário corrigir as desigualdades regionais, com o intuito de estabelecer maior “equilíbrio” econômico entre as diferentes regiões, “Nesse contexto, outorga-se crucial importância à necessidade de uma desconcentração das atividades econômicas, sobretudo, industriais” (SOUZA, 2000, p.3). Assim:

No território que compreende hoje o Estado de Mato Grosso do Sul – respaldado pela orientação do governo federal, por meio do II Plano Nacional de Desenvolvimento (II PND – 1975-1979) – houve uma ativa intervenção do *Estado* no processo de planejamento da localização industrial, ao lançar mão de política específica de atração de novas indústrias, notadamente pela criação de distritos industriais, nas cidades selecionadas como pólos de desenvolvimento regional (SOUZA, 2000, p.4).

Entre as cidades escolhidas para se tornarem pólo de desenvolvimento regional estava Corumbá (as outras cidades-pólos eram Campo Grande, Três Lagoas e Dourados) e esse contexto de intervenção estatal, a partir da industrialização planejada, cujos pólos serviam de instrumento de política regional e intra-regional, apresentou-se concomitante a política do governo brasileiro de instalar corredores de exportação, utilizando o “território” boliviano como a via de acesso ao Pacífico.

Política que consistia também em resguardar a Zona de Fronteira na qual se localiza a cidade de Corumbá, sobretudo, pois um dos interesses do governo brasileiro era rechaçar as pretensões geopolíticas da Argentina em relação à Bolívia e a porção oriental do seu “território”. De acordo com Souza (2000), em relação à condição da mencionada cidade como pólo de desenvolvimento, o Plano Diretor (1978) do seu Distrito Industrial afirmava que o fato de ser um “marco fronteiro” e cidade-porto, Corumbá possuía uma função de alta relevância para a segurança nacional (SOUZA, 2000, p.8).

Frisa-se também que no interior do II Plano Nacional de Desenvolvimento - II PND (1975-79) ganhava força como projeto prioritário do governo militar do Brasil em paralelo a assinatura dos acordos com a Bolívia. Essa conjuntura contribuiu para a “captura” da cidade de Corumbá em relação às cidades bolivianas “do outro lado da fronteira”, ensejando um processo de “interações espaciais internacionais”, que intensificou as relações entre brasileiros e bolivianos, principalmente no comércio, como também, os projetos de industrialização planejada serviram para as articulações político-partidárias locais, somente com fins eleitorais.

No caso do setor industrial, que ainda gera expectativas na sociedade corumbaense e que serve de instrumento retórico para defender projetos extemporâneos (convergentes aos interesses das elites e da sociedade política), a não materialização dos mesmos, a nosso ver, contribui cada vez mais para a polarização de Corumbá em relação à Puerto Quijarro/Suarez, sobretudo, porque as atividades industriais, a priori, não serão desenvolvidas de acordo com os projetos originais, assim como já salientamos, os distritos industriais perderam sua importância no planejamento

econômico. Logo, os projetos industriais com as antigas orientações do II PND não vão trazer o “desenvolvimento” para Corumbá.

É importante ressaltar que se os projetos destinados ao distrito industrial fossem materializados, a expansão citadina de Corumbá, de acordo com o Plano Diretor de 1978, aconteceria em direção a cidade de Ladário, como houve uma mudança na concepção original, algumas hipóteses, apontam uma lógica estrutural de conurbação, na qual Corumbá “encaminha-se” em direção a “linha limítrofe” com a Bolívia:

Já em Corumbá, o traçado citadino que obedecia a concepção militar de um adensamento distante da linha limítrofe, vem sendo trocada pelo seu oposto, cada vez mais se aproxima da Bolívia, a cidade que se estendia até o Cemitério Santa Cruz e à Cidade Dom Bosco, foi abrigando um adensamento espremido entre a pista do aeroporto e o canal do Tamengo, a própria administração municipal, antes no centro, mudou-se para um prédio construído já sob outras perspectivas (OLIVEIRA T.C.M., 2009, p.38).

Apesar da afirmação, não há como confirmar o “endereço” da futura conurbação, o fato é que se no auge da industrialização, entre os anos de 1950 e início dos 70, a instalação das indústrias, das residências, da infra-estrutura de transporte seguiam em direção a Ladário, parece que a direção oposta (para a Bolívia), ao longo dos anos, foi sendo percorrida.

Ao afirmarmos que ocorrera o “caminho oposto” ou que houve uma polarização de Corumbá frente às cidades bolivianas, nos referimos a intensificação dos níveis de relacionamento das mencionadas aglomerações urbanas, que pode ser aferido com o aumento das atividades comerciais de atacado e varejo nessa fronteira, o desenvolvimento de feiras especializadas na venda de produtos importados em Puerto Quijarro, a criação de uma Zona Franca (Puerto Aguirre), o aumento populacional das referidas cidades bolivianas e a “captura” do mercado consumidor de Corumbá e Ladário. Dinâmicas que passaram a ocorrer a partir da década de 1980

É preciso também frisar que a contigüidade física existente entre as mencionadas aglomerações urbanas dessa Zona de Fronteira já era atestada pelo o Plano Diretor de 1978 do referido distrito industrial, que também afirmava que o sucesso “desenvolvimentista” de Corumbá ocorreria, caso adotasse um rígido programa de industrialização dirigida e, sobretudo, integrassem a cidade, sócio-economicamente, com o Oriente boliviano:

Em termos de situação regional, diferentemente dos outros pólos de Mato Grosso do Sul, a cidade de Corumbá apresenta um “isolamento” do centro urbano e sua área polarizada limita-se à circunscrição municipal e, logicamente, a Ladário, cidade “encravada” no interior do seu município. Em outros termos, a cidade de Corumbá é destituída de um sistema de cidades polarizadas, confrontando-se fisicamente com o território boliviano, e,

segundo o Plano Diretor (1978), a única alternativa viável para seu expansionismo, mas limitado em ativar essa integração por causa das diferenciadas características político-institucionais dos dois países (SOUZA, 2000, p.8).

Por conseguinte, seja a partir do “isolamento” da mencionada cidade ou da convergência das práticas geopolíticas dos Estados brasileiro e boliviano, este que desde o final do século XIX tenta “ocupar” o Oriente boliviano, o fato é que Corumbá, de alguma forma, ao longo dos últimos 60 anos “deslizou-se” em direção “ao outro lado da fronteira”.

Com tais pressupostos, é factual que algumas conjunturas envolvendo os governos de Brasil e Bolívia, ensejaram transformações nas dinâmicas da mencionada fronteira, contribuindo para que a cidade de Corumbá fosse “capturada” pelas cidades bolivianas, principalmente, ao que se refere às atividades comerciais de atacado e varejo.

Como também, pudemos perceber que as interações espaciais ocorridas nessa Zona de Fronteira a partir da década de 1980 e que atualmente podem ser percebidas através da integração do comércio, das aglutinações culturais, da emanção dos conflitos referentes a um território, dotado de flexibilidades, de porosidades e sem políticas públicas específicas e efetivas, no sentido de se solucionar problemas pontuais (trabalho, migração, infra-estrutura básica, etc.), são expressões espaciais da geopolítica prática dos governos de Brasil e Bolívia ao longo do século XX.

Geopolítica que materializou, entre outras coisas, os corredores de exportação num período em que o Brasil, ao se aproximar da Bolívia, além dos objetivos econômicos, almejava controlar o “*heartland*” da América do Sul, na tentativa de arrefecer as pretensões continentais da Argentina. Como procuramos demonstrar as práticas geopolíticas do passado produziram para a mencionada Zona de Fronteira um ordenamento “territorial” desigual e contraditório.

No século XXI, novamente Brasil e Bolívia criam liames, relacionam-se, produzem instrumentos de convergência na busca de antigos objetivos, aquele almeja o Pacífico, objeto de desejo desde o início do século XX, a Bolívia tenta mitigar os aspectos negativos do seu mediterrâneo “território”.

Assim, os sujeitos continuam os mesmos e para que os referidos Estados no século XXI alcancem suas “velhas” metas, agora pela via da integração estatal, um “novo” corredor aparece e a mesma fronteira está no seu “caminho”, a Bolívia continua

em busca de sua “liberdade” e o seu “território”, segundo os discursos, ainda continua sendo o coração da América do Sul.

### **1.3 – Entre a geopolítica e a integração: o território boliviano, um eterno prisioneiro Geopolítico?**

Uma ordem geopolítica sempre vem acompanhada por discursos geopolíticos que buscam oferecer legitimidade às territorializações, ensejando à materialidade de um arranjo territorial. Para Pfrimer (2011) os discursos tentam legitimar inúmeras práticas geopolíticas, “representadas pelas decisões e ações tomadas por diferentes atores em diversas escalas, no entanto, a recíproca também é verdadeira, pois as práticas também influenciam os discursos” (PFRIMER, 2011, p.132).

No caso das articulações geopolíticas envolvendo os Estados do Brasil e da Bolívia, que incidiram sob as suas políticas externas, as mesmas foram responsáveis pelas inúmeras territorializações ocorridas na fronteira Brasil/Bolívia, em Mato Grosso do Sul, na qual se localiza a cidade de Corumbá, sendo oriundas do bojo de discursos que proporcionaram às práticas geopolíticas que potencializaram as materializações do arranjo territorial referentes à porção oriental da Bolívia, a partir da segunda metade do século XX.

Para Pfrimer (2011) “o que ocorre é uma interação entre discursos, práticas e arranjos territoriais, não havendo uma preponderância dos discursos sobre as demais categorias” (PFRIMER, 2011, p.132). Klaus Dodds, afirma que práticas geopolíticas são as ações, ensejadas por diferentes atores, que envolvem a produção do território, que ocorrem de diferentes formas, com o objetivo de estruturar um arranjo territorial e os discursos geopolíticos são os instrumentos retóricos que possuem a finalidade de justificar tais práticas (DODDS, 2007). Em suma, os discursos geopolíticos são inseparáveis das representações e das práticas geopolíticas.

Assim, os discursos geopolíticos sobre a Bolívia não se configuraram apenas como estratégias discursivas do poder, como pudemos perceber na reflexão acerca das “interações espaciais internacionais” que surgiram na fronteira Brasil/Bolívia, localizada em Mato Grosso do Sul. As diretrizes conceituais que levaram o Estado brasileiro a se projetar sobre o “território” boliviano, efetivamente se materializaram por

meio de práticas geopolíticas (financiamento de ferrovias, rodovias, apoio logístico e militar ao golpe de Banzer em 1970, etc.).

Os discursos geopolíticos sobre a Bolívia aos poucos foram estruturando uma visão geral sobre o seu “território” e o seu papel no contexto sul-americano, construtos teóricos que viriam, posteriormente, a interagir com diversas práticas geopolíticas, sobretudo, àquelas baseadas na defesa de interesses nacionais, como foi o caso do Brasil frente à Argentina e vice-versa.

É preciso também compreender que se existem discursos e práticas geopolíticas, estão inseridos na chamada Geopolítica Formal, que seria a responsável pela elaboração dos conceitos e idéias que construídas por intelectuais, pesquisadores e grupos de estudos, justificam e legitimam as ações da geopolítica prática (CAIRO, 2008, p.2).

Dessa forma, já no início do século XX, na conjuntura que levara Brasil e Bolívia a assinar o Tratado de Petrópolis, Euclides da Cunha, no livro *Peru versus Bolívia*, escrito como instrumento de defesa do Tratado, aludia ao papel singular da Bolívia no complexo sócio - geográfico - político da América do Sul (XAVIER, 2006, p.176). Como também, em *À Margem da História*, esse autor alertava ao governo brasileiro para a expansão da argentina rumo ao “território” boliviano:

[...] verifica-se que a Argentina [...] acaba de efetuar a mais notável de suas operações; e figuram-se de tal porte os seus efeitos, que é escusado o inquirir se ela entrou na República contérmina sobre uma via permanente impecável, ou inquinada dos vícios de um primeiro estabelecimento vertiginoso. Todo o ponto em que ela chega à Bolívia. Por imperfeita que seja a tração de uma linha, onde as vezes se chegou escandalosamente ao assentamento de dois km de trilhos e dormentes por dia, e embora se lhe dê a velocidade escassa de 35 Km por hora, o resultado final é este; vai-se, hoje, de Buenos Aires às terras bolivianas em dois dias e meio (CUNHA, 1995, p.324).

Sendo assim, mediante a empreitada Argentina, afirmava que na falta de êxito no projeto da estrada de ferro Madeira-Mamoré, o antagonismo brasileiro para contrapesar o imperialismo ferroviário argentino “[...] delineia-se neste momento numa estrada de ferro, que se não desviará de uma diretriz intorcível e será a seção mais dilatada das transcontinentais sul-americanas. É a Noroeste do Brasil” (CUNHA, 1995, p.327).

Euclides da Cunha ressaltava que o destino “intercontinental da Noroeste era inevitável e extraordinário” e mais:

Tudo concorre, destarte, para um entrelaçamento; e se, a exemplo dos argentinos e chilenos, firmarmos com a Bolívia os convênios indispensáveis a regulamentá-lo, ter-se-á assegurado à Noroeste do Brasil uma missão internacional que os melhores elementos propiciam (CUNHA, 1995, p.333).



Segundo Xavier (2006) a defesa de Euclides da Cunha pela aproximação com a Bolívia relacionava-se ao fato de que já na primeira década do século XX o governo brasileiro pensava numa “rota do Pacífico” via “território” boliviano, indispensável para o Brasil exercer sua função de potência sul-americana, assim a Bolívia, pelo ponto de vista do discurso, despontava com papel estratégico. Dessa forma, Euclides da Cunha demonstrava como deveria ser o traçado da rota (via Ferrovia Noroeste do Brasil pelo “território” boliviano) que levaria o Estado brasileiro aos portos chilenos no Oceano Pacífico:

Realmente, articulando aos caminhos bolivianos que partam de Corumbá ou de suas cercanias na faixa ribeirinha até a lagoa Gaíba, ela se destina a ligar a Bolívia e o Chile ao Atlântico, ao mesmo passo que seguindo por Santa Cruz de la Sierra e Cochabamba, transpondo as cabeceiras navegáveis do Guaporé e Chimaré, prosseguindo para Oruro, ponto forçado da *Pan American Railway*, e para La Paz, de onde derivará pela estrada de Arica, o Brasil se aproximará consideravelmente do Pacífico (CUNHA, 1995, p.333).

Xavier (2006) afirma que “A *Noroeste* tinha para Euclides um valor imenso, pois traria a possibilidade de contato entre o Atlântico e o Pacífico. Era uma integração continental efetiva”, como também:

Euclides [...] procurava mostrar a importância que as ferrovias tinham para os dirigentes norte-americanos. Grifando a quantidade de linhas férreas existentes nesse país, para ele eram as responsáveis pela vanguarda comercial dessa nação. A questão das ferrovias está subjacente ao assunto “imperialismo” [...] Mostrava que elas cobriam todo o território americano e estavam articuladas com as rodovias, formando redes de conexão, cujo desenho possibilitou a ligação do Atlântico [...] com o Pacífico (XAVIER, 2006, p.192).

Assim, Cunha (1995) frisava: “Realmente, quando os Estados Unidos conseguiram em 1898 que a Espanha, dessangrada, lhes cedesse às três mil ilhas das Filipinas, a sua política deslocou-se para o Pacífico” (CUNHA, 1995, p.357).

Dessa forma, podemos perceber que o “Primado do Pacífico” já se fazia presente no contexto da Geopolítica Formal brasileira antes das elucubrações de Mário Travassos. Euclides da Cunha, por exemplo, via o Oceano Pacífico como um dos últimos “rincões” para atração de recursos econômicos. Aludindo, sobretudo, acerca das vantagens que o Brasil poderia obter (como acontecia com os Estados Unidos) com o vasto comércio existente na China, Índia, Japão, Rússia Asiática, Coreia, Indochina, e Australásia (CUNHA, 1995, p.355).

Podemos observar que o discurso geopolítico brasileiro acerca da polarização do “território” boliviano antecede ao contexto das estratégias geopolíticas de contenção, ou seja, do período em que os governos argentino e brasileiro se confrontavam na tentativa

de obter a hegemonia continental. É preciso ressaltar que Euclides da Cunha elaborara tal teoria concomitante ao contexto da Geopolítica Formal existente no Brasil, do final do século XIX e início do século XX, que se baseava na busca pelo “progresso”, que poderia ser alcançado, segundo tais discursos, através da construção de ferrovias e por meio da consecução das técnicas, ensejadas pela cientificidade positivista.

Contudo, é fato que a Bolívia definitivamente tornar-se-ia objeto de desejo do Brasil a partir da teoria do “triângulo estratégico boliviano”, elaborada pelo general Mário Travassos, nos anos de 1930. Uma das teorias mais significativas do contexto de práticas geopolíticas realizadas pelas principais potências sul-americanas, que tentavam polarizar a Bolívia para ações de contenção, num período em que “o território boliviano se tornava o ‘eixo de vertebração’ do poder na América do Sul” (PFRIMER, 2011, p.133).

Ademais, é notório o fato de que as práticas geopolíticas circunscritas ao período da contenção na América do Sul tiveram na geopolítica clássica europeia grandes influências, principalmente, porque nas escolas militares do continente os postulados geopolíticos europeus eram muito bem aceitos. Como explica Pfrimer (2011) “Um dos conceitos mais difundidos nesses centros se fundamentou na transposição do conceito de *heartland*, cunhado pelo geógrafo Halford Mackinder (1904)”.

Por se situar geograficamente no centro do continente, a Bolívia passou a ser vislumbrada como estratégica, ou seja, o “*heartland*” da América do Sul. Postulado que viria justificar os ambiciosos projetos do governo brasileiro e argentino em “território” boliviano.

Assim, de acordo com a teoria do *Poder Terrestre* do geógrafo britânico, o controle do mundo seria ensejado a partir do domínio de um determinado espaço terrestre no coração do “Velho Mundo”, denominado pelo mesmo de “ilha mundial”. Nesta, havia uma área central localizada entre a Europa e a Ásia e nela o “*heartland*” (que corresponde a Europa Oriental) permitiria a disseminação do poder daquele que a detivesse.

Para Mackinder (1904) “quem controla o *heartland* domina a *pivot área* e quem domina a *pivot área* controla a “ilha mundial”, e quem controla a “ilha mundial” domina o mundo”. No ponto de vista de Halford Mackinder essa área pivô ou coração continental (“*heartland*”) era o Império Russo e suas virtualidades constituíam-se num novo pólo de poder mundial e deveria ser levado em consideração:

Tem existido e existem nessa zona as condições de uma mobilidade de poder militar e econômico que tem um caráter transcendente e, sem dúvida, ilimitado. A Rússia repõe o Império Mongol. Sua pressão sobre a Finlândia, Escandinávia, Polônia, Turquia, Pérsia, a Índia e a China recoloca os ataques centrífugos dos homens das estepes. Ocupa no mundo a mesma posição estratégica central que ocupa a Alemanha na Europa. Pode atacar por todos os lados e pode também ser atacada por todos os lados, exceto pelo norte. O completo desenvolvimento de sua moderna mobilidade ferroviária é simplesmente uma questão de tempo [...] Reconhecendo acertadamente os limites fundamentais de seu poder, seus dirigentes desfizeram-se do Alasca; deve-se isso ao fato de que não possuir nada sobre o mar é para a política russa uma lei tão fundamental como para a Inglaterra é manter o domínio do oceano (MACKINDER, 1904, p.436).

Na opinião de Mackinder (1904) o Império Russo teria condições de expandir o seu poder na escala global, já que na época da exposição de sua tese, não existiam potências continentais de peso, em condições geopolíticas similares. A posição geográfica que concederia ao Império Russo sucesso militar, também lhe faria tornar-se, em associação com seus vastos territórios, ferrovias e suas potencialidades econômicas, um “vasto mundo econômico” (MACKINDER, 1904, p.433).

A transposição da teoria do poder terrestre para o espaço sul-americano se explica porque, principalmente, no Brasil, na Argentina e Chile, como em outros países da América Latina, “‘importou-se’ prontamente e exclusivamente a geopolítica, desde os seus primeiros movimentos na Europa” (COSTA, 1992, p.186). E são essas proposições realistas<sup>17</sup> que vão dar fôlego ao contexto sul-americano durante a disputa pelo controle regional entre Brasil e Argentina até meados da década de 1980 do século XX.

Shiguenoli Miyamoto em 1981 e Leonel Mello em 1985 em suas respectivas teses, *O pensamento geopolítico brasileiro (1920-1980)* e *Do discurso triunfalista ao pragmatismo ecumênico (Geopolítica e política externa do Brasil Pós-64)*, também identificam fortes influências de Ratzel, Kjéllen, Mackinder e Spykman, nos estudos de Backheuser, Travassos, L. Rodrigues e Golbery, e entre os muitos outros que internalizaram as respectivas teorias no contexto sul-americano. Todavia, a teoria do poder terrestre de Mackinder, na América do Sul ganhou grande aplicação, como já citamos, a partir das proposições de Mario Travassos.

Mello (1985) aponta a evidente influência de Mackinder na tese deste militar:

---

<sup>17</sup> A perspectiva realista é aquele em que o Estado tem como objetivo a sua própria sobrevivência e o principal instrumento para garanti-la é a guerra. Dessa forma, articula-se no contexto internacional com métodos relacionados ao emprego da força militar. Esta perspectiva contrapõe-se ao método idealista (ou liberal), cujo intuito é superar os conflitos por meio da cooperação estatal, tentando garantir a paz (ALBUQUERQUE, 2007, p.30-32).

No campo intelectual, a geopolítica de Travassos sofreu uma influência determinante de Mackinder, com sua teoria sobre o poder terrestre. Essa teoria foi reelaborada e aplicada de forma criadora às condições peculiares do continente sul-americano, com o planalto boliviano assumindo o papel de área-chave com importância análoga à do “heartland” euroasiático. Para Travassos, o controle da Bolívia, região pivô do continente, outorgaria ao Brasil o domínio político-econômico sul-americano (MELLO, 1985, p.73).

O esquema de Travassos baseava-se na posição do “território” brasileiro no continente sul-americano, marcado, como afirmou, por dois antagonismos: o Atlântico *versus* o Pacífico (COSTA, 1992, p.203). Tal proposição estava essencialmente assentada na natureza geográfica do “território”, mas que determinavam os resultantes geopolíticos pautados nas políticas de expansão das áreas de influência dos dois principais Estados do continente (Brasil e Argentina), que em sua opinião, resultaria numa inevitável disputa hegemônica.

Para Travassos (1947) a política de comunicações platina, engendrada pela Argentina, naturalmente levava-a a se expandir militar, política e economicamente para as terras a montante do Prata, estendendo seu domínio até o Pacífico e aos limites da Bacia Amazônica:

Como se vê, Buenos Aires está ligada, diretamente, por estrada de ferro, com as capitais de três países limítrofes. Com assunção, dobrando via fluvial, e, de passagem, assegurando o contato (Concórdia-Salta), entre as redes argentina e uruguaia. Com Santiago (e Valparaíso) por meio da via férrea de montanha que vincula a riqueza andina com o Atlântico. Com La Paz, pela soldagem em Tupiza, da via argentina com as linhas bolivianas, após seus trilhos percorrerem até La Quiaca a bagatela de 1.795 km (TRAVASSOS, 1947, p.55).

O autor assim sintetizava a sua preocupação ao demonstrar a dianteira da Argentina na corrida (como um dia o fez Euclides da Cunha), através da projeção ferroviária que atraía para o Prata a economia do “heartland” sul-americano. As preocupações de Mario Travassos se davam, principalmente, com a articulação terrestre Buenos Aires – La Paz, pois esta extensão da influência argentina sobre a zona de transição entre os dois “antagonismos” dava a mesma o controle sobre o “heartland” da América do Sul (COSTA, 1992, p.204).

Travassos também propôs que o coração sul-americano encontrava-se no triângulo econômico Cochabamba – Santa Cruz de la Sierra – Sucre. Assim, Brasil e Argentina decidiriam a disputa pela supremacia no subcontinente a partir da conquista dessa área, que segundo o autor, encontrava-se estrategicamente posicionada entre os sistemas amazônico e platino, num excelente eixo de articulação com o Atlântico (SILVEIRA, 2009, p.654).

Essa teoria influenciou uma geração posterior de militares, geógrafos, cientistas políticos, enfim, aqueles que viveram as conjunturas política, econômica e militar na América do Sul durante as décadas subseqüentes, convergindo e/ou ampliando as teses de Travassos. O general Golbery, por exemplo, sugeriu como estratégia para conter o avanço argentino ao “*heartland*” de Travassos (Bolívia), “a vitalização e integração do ecumênico nacional, do Centro-Oeste brasileiro, especialmente o Mato Grosso, placagratória, superiormente situada nas cabeceiras comuns das duas grandes bacias hidrográficas” (COUTO E SILVA, 1981, p.58). O autor ainda enfatizava que essa área seria fundamental para fazer-se valer a dinâmica geopolítica brasileira.

Devemos também destacar as concepções de Domingo Laino acerca do avanço brasileiro sobre as fronteiras dos seus vizinhos sul-americanos durante a década de 1970, destacando as investidas do Brasil em direção a Santa Cruz de La Sierra e as jazidas de Mutum, na área de fronteira, na qual se localizam as cidades de Corumbá, Ladário, Puerto Quijarro e Puerto Suarez, com o suposto objetivo de se apossar do supracitado triângulo geopolítico Cochabamba – Santa Cruz de La Sierra – Sucre:

Em conseqüência, a estratégia brasileira consiste em ocupar esse triângulo geopolítico. Com prejuízo de quem se pergunta? É óbvio que com prejuízo de uma potência mais próxima. Sufocar qualquer tentativa de desenvolvimento da segunda potência da América Latina para serem eles os dominadores (LAINO, 1979, p.54).

Dessa forma, esta e as outras teorias sobre o “*heartland*” sul-americano remetem a um período em que a geopolítica estava marcada pelas tensões de fronteiras, em que seus principais protagonistas, Brasil e Argentina, articulavam-se no continente alicerçando suas políticas pelo ponto de vista militar. É preciso também ressaltar que nesse contexto histórico os discursos geopolíticos que situavam a Bolívia como peça de extrema importância para a consecução das políticas expansionistas das duas potências regionais tiveram por parte dos geopolitólogos bolivianos grandes contribuições.

Segundo Souza (2004) os desfechos da Guerra do Chaco (1932-1935) contribuíram para a disseminação dos construtos teóricos, sobretudo por parte do governo boliviano, a respeito da Bolívia constituir-se como “terra de contatos”. O autor explica que o enfrentamento entre Bolívia e Paraguai fez emergir o interesse do Brasil pela região do Chaco, rica em recursos naturais e, principalmente, existia uma preocupação a respeito das conseqüências do conflito sobre Santa Cruz de la Sierra, era importante para o governo brasileiro que a mesma não sofresse desmembramento. Expectativa que também vivia a Argentina.

Logo, Santa Cruz de la Sierra passou a ser observada como espaço para a integração da Bolívia, como também, tornava-se o objeto de desejo de Argentina e Brasil para as suas articulações intra-regionais. A primeira tentativa estabelecer sua presença ao norte do continente em direção à Amazônia, dessa forma, uma articulação com Santa Cruz de la Sierra seria importante. O Brasil, no sentido de barrar a expansão argentina, movimentava-se para demonstrar que a mesma era importante na sua estratégia de se vincular com o Pacífico via “território” boliviano. Assim:

[...] a Bolívia estava no centro das atenções dos dois maiores Estados da América do Sul. Os bolivianos, por outro lado, estavam atentos para a sua situação estratégica na região, com a possibilidade concreta de uma saída para o mar pelos rios Paraguai e Paraná. A vinculação ferroviária com Argentina e Brasil era essencial dentro de seus projetos (SOUZA, 2004, p.45).

Esse é o contexto dos governos pautados pelo Socialismo Militar<sup>18</sup> na Bolívia que instaurou mecanismos de intervenção na economia, limitando o poder das antigas elites do estanho. A nacionalização das riquezas naturais, sobretudo, a partir do confisco das propriedades da *Standard Oil*, tornava-se então a chave para a atração de capitais brasileiros e argentinos com o objetivo de construir vias de comunicação para a exploração do petróleo nacionalizado.

Assim, já em 1939, a partir de processo de nacionalização de ativos estrangeiros e com Santa Cruz de la Sierra no foco de Brasil e Argentina, apresentando-se como promessa de ganhos econômicos para investidores e uma vez que o “território” boliviano permitia o contato com os países ao norte e ao sul do continente: “[...] o ministro das Relações Exteriores, Ostria Gutierrez, anunciava que a Diplomacia de Fronteiras havia dado lugar a uma nova fase, a das vinculações econômicas e das relações práticas” (SOUZA, 2004, p.45). O ministro então afirmava nos meios diplomáticos que a “Bolívia, es tierra de contactos y no de antagonismos”.

Os problemas enfrentados pela Bolívia, em torno de disputas territoriais que culminaram em conflito bélicos em três oportunidades diferentes, ou seja, a Guerra do Pacífico (1879-83) contra o Chile; a Guerra do Acre (1903) contra o Brasil; e a Guerra do Chaco (1932-35) contra o Paraguai, levando-a a perder cerca de 50 % do seu “território” original, facilitaram a diplomacia do país, sob a inspiração do Socialismo

---

<sup>18</sup> A derrota da Bolívia frente ao Paraguai na Guerra do Chaco (1932-1935) ensejou à etapa de transformações políticas que culminou com a Revolução de 1952, o maior movimento revolucionário da história da Bolívia republicana. O destaque nesse período de transição foi o socialismo autoritário e nacionalista de governos militares de David Toro (1936 - 1937), Germán Bush (1937-1939), Guillermo Villaruel (1943-1946). Gestões pautadas pelo intervencionismo estatal que impelidos pela forte mobilização social ruíram às bases das oligarquias (TEIXEIRA, 2009, p.34/5).

Militar, a reconhecer que o “território” boliviano “deveria se constituir referência para seus vizinhos, no sentido de transformar o país no ponto de unidade” (SOUZA, 2004, p.46).

Pfrimer (2011) também afirma que no decorrer do período de contenção, muitos autores bolivianos exaltavam os fatores geográficos do país como símbolos de identificação da nação, dando origem aos discursos, nos quais a Bolívia aparecia:

[...] como uma área estratégica e rica em recursos uma vez que nela se encontra o *Divortium aquarium* (divisor de águas) sul-americano. Posteriormente, outros autores bolivianos acrescentaram a essa posição a idéia de que a integração nacional da Bolívia era fundamental para o equilíbrio territorial sul-americano e dotado desse epíteto, tornava-se evidente que o território boliviano era um ponto fulcral para a integração das diversas regiões do continente sul-americano (PFRIMER, 2011, p.134).

É somente com o arrefecimento das práticas geopolíticas de contenção nos anos de 1980 e com a instalação da conjuntura caracterizada pelas aproximações entre Brasil e Argentina (que passaram a buscar instrumentos para a cooperação econômica e a integração), é que os postulados geopolíticos defensores do “território” boliviano como área de obliteração, foram sendo relegados a um plano secundário.

Assim, a partir da criação do FONPLATA (Fundo Financeiro para o Desenvolvimento da Bacia do Prata), em 1969 e de outras iniciativas de integração como a ALADI (Associação Latino Americana de Integração) em 1980 e dos acordos assinados entre Brasil e Bolívia, que levaram a criação do MERCOSUL (Mercado Comum do Sul), no ano de 1991, surgiu no cenário sul-americano uma preponderância de mecanismos e ações de integração sobre os de contenção.

Somente assim, ressalta Pfrimer (2011) “o ‘cercamento’ argentino-brasileiro sobre o território nacional boliviano seria atenuado”, como também, é a partir do contexto de busca pela integração que os discursos dos estudiosos e geopolitólogos bolivianos procuram valorizar cada vez mais o “território” do país:

[...] observando a sua reconhecida importância estratégica, porém, não para a finalidade de contenção, mas sim para a de integração nacional e regional de forma a fazer face a interesses externos aos sul-americanos. Verifica-se ideologicamente que o imaginário geopolítico boliviano procura amalgamar o fragmentado território boliviano, com finalidade de solidificar a identidade nacional a partir de suas características fisiográficas. Daí por exemplo a tese do “macizo boliviano” de Jaime Mendonza (1935), que defendia a idéia de que ao invés de fragmentar as regiões bolivianas, a fisiografia do território nacional era um fator de coesão nacional por meio da identificação com a paisagem andina (PFRIMER, 2011, p.135).

Dessa forma, ficam evidentes que os discursos geopolíticos, sejam os brasileiros, argentinos e/ou os bolivianos acerca do “território” boliviano, procuraram

justificar e legitimar práticas geopolíticas. Assim, é fato que disputa pela hegemonia continental, que instrumentalizou o supracitado “território”, fez com que Brasil e Argentina aplicassem grande parte de sua Geopolítica Formal na Bolívia.

A geopolítica prática brasileira, por exemplo, vislumbrando uma ligação viária bioceânica (chave de sua política para o subcontinente), que consistiria na “satelitização” da Bolívia (assim como do Paraguai) para alcançar o Pacífico, atraindo boa parte da área central da América do Sul em direção ao porto de Santos, ensejou as “interações espaciais internacionais” na fronteira entre Brasil e Bolívia, na qual se localiza Corumbá.

Dinâmicas internacionais que a partir dos anos de 1980 passaram a aproximar bolivianos e brasileiros, que em meio a tensões e aceitações foram se aglutinando simbólica e materialmente durante as décadas posteriores, desenvolvendo interações singulares, pautadas por informalidades que se encaminham para além (em alguns casos) dos critérios jurídicos do Estado.

A Geopolítica Formal do contexto da contenção materializou tais interações espaciais na mencionada fronteira, sobretudo, pois havia interesses do Estado boliviano em desenvolver a porção oriental do seu “território”. Em busca de sua integração nacional, na tentativa de superar a condição de um país regionalmente dividido por áreas desconexas entre si, a Bolívia articulou-se pendularmente na América do Sul, fazendo com que sua geopolítica prática entrasse em convergência com os postulados e as práticas geopolíticas do Brasil.

Ademais, com o arrefecimento na América do Sul das práticas geopolíticas para contenção e com a aproximação dos Estados pela via da cooperação, como também, a partir do processo que conhecemos como globalização, que engendrou nova ótica e realidade econômica, que ensejou a criação de blocos econômicos e que consolidou os processos de transnacionalização, conseqüentemente, surgiram novos discursos (sobretudo, àqueles que pregam a cooperação entre os Estados, que também expressam intencionalidades duvidosas aos interesses dos países periféricos).

Com a “queda” das práticas realistas que deram bases as articulações da Guerra Fria, a partir dos processos de globalização da economia, com o fim do quadro de tensões capitalismo *versus* socialismo, que tanto sustentou as práticas e as teorias geopolíticas na América do Sul, outros paradigmas viriam a ser criados com o novo contexto.



Na Geopolítica Formal sul-americana pós-Guerra Fria, a retórica geopolítica de determinados sujeitos (instituições governamentais e de pesquisa, grupos econômicos, classes empresariais, etc.), intensificava o discurso de que a Bolívia tinha um “novo” papel no cenário regional. Retórica que ganhou mais força, depois do fracasso das políticas neoliberais, aos moldes do Consenso de Washington, no final dos anos 90 do século XX e início do século XXI; e que ocasionou uma reviravolta política no continente, levando forças de centro-esquerda ou progressistas ao governo desses Estados, uma nova conjuntura começava a ser produzida na América do Sul.

Os discursos a partir desse momento que consistiam em afirmar que o “território” boliviano e a sua posição geográfica seriam o “elo”, o eixo de integração da América do Sul, não seriam mais proferidos apenas pelos autores bolivianos, os estudiosos brasileiros passavam a defender, agora com veemência, a mesma tese.

Osmar Ramão Galeano de Souza, por exemplo, afirma que a Bolívia não é mais um país que pauta sua importância somente como elemento de segurança, de equilíbrio na política da balança do poder, mas “procura um novo papel dentro do qual se elaboram importantes projetos econômicos para a sub-região, envolvendo aí, a Bacia do Prata, a Região Amazônica e até o Pacífico” (SOUZA, 2004, p.134). As palavras desse autor retratam bem a nova “função” do “território” boliviano no contexto sul-americano pós-crisis da década de 1990.

Com tais pressupostos, o pensamento geopolítico brasileiro passou a apresentar e defender a Bolívia um “território” fundamental para a articulação no continente sul-americano, de extrema importância para integração rodoviária, ferroviária e dutoviária, como também, para a consolidação dessa integração continental (COSTA, 1999; MARTIN, 2007; KELLY, 1988).

Egler (2006) também alude sobre a importância da Bolívia como zona de convergência no processo de integração da América do Sul, seu “território” seria fundamental na consolidação de uma rede ferroviária no continente, sobretudo, para as principais economias do MERCOSUL. O autor afirma que em decorrência de suas necessidades materiais “a integração física das redes logísticas tende a avançar”, logo:

A rede ferroviária traz a marca da orientação das economias agrário-exportadoras para os principais portos, formando verdadeiras bacias urbanas, com especial destaque para o papel de Buenos Aires, no Pampa Úmido, e de São Paulo-Santos, no Planalto Paulista. Destaca-se o papel da Bolívia, como zona de convergência interior dos sistemas ferroviários comandados por esses dois grandes complexos territoriais agrário-exportadores (EGLER, 2006, p.28).

Igualmente, destaca a importância da difusão do gás natural enquanto combustível no Brasil e enfatiza o papel do gasoduto Brasil-Bolívia como um dos grandes elementos de integração da rede transnacional do Cone Sul, “onde a Bolívia reassume seu papel de interface na margem das redes brasileiras e argentinas”.

Para Olic (2005) a localização da Bolívia confere-lhe um importante papel em qualquer projeto de integração regional, seja entre os Andes e o Pacífico ou entre as Bacias Platina e Amazônica. Por sua vez Serafim Carvalho Melo, destaca a importância da Bolívia no que ele denomina de “Centro Oeste Sul-Americano”. Uma área circunscrita em um círculo com centro em Santa Cruz de la Sierra, com 1300 km de raio formado pelo Paraguai, norte da Argentina, norte do Chile, sul do Peru, pelo centro-oeste e noroeste do Brasil e por toda a Bolívia, com uma área de 5.000.000 Km<sup>2</sup> (MELO, 2005, p.17). Área que seria para o autor o centro de integração da América do Sul.

Portanto para Melo (2005) a Bolívia tem papel fundamental nesse processo, “é o único país que faz fronteira com todos os demais na área de estudo, é também por intermédio dela que muitos produtos chegarão aos territórios dos países ao entorno” (MELO, 2005, p.135). Assim, o “território” boliviano não seria mais visto como objeto a ser “conquistado” para a contenção das investidas geopolíticas de Brasil ou de Argentina.

Até mesmo o “triângulo estratégico boliviano” ganhou uma nova morfologia, de acordo com Pfrimer (2011) ocorrera o deslocamento de um dos vértices do triângulo estratégico de Sucre para Tarija:

Portanto, a confluência entre os discursos e as práticas geopolíticas de diferentes atores foi conformando uma área sobremaneira articulada no território boliviano ao longo de 60 anos de confrontação e integração. Nota-se na morfologia territorial a presença de um centro nevrálgico constituído justamente entre as cidades de Santa Cruz, Cochabamba e Tarija. Essa área densa com o formato triangular é constituída por eixos técnicos que integram a rede urbana de origem colonial, ainda vigente no altiplano (Oruro-Potosí-Tarija), e a rede urbana tributária do corredor econômico boliviano (La Paz-Cochabamba-Santa Cruz) à nova rede urbana que se origina das relações entre Santa Cruz e Tarija. Envoltos e bem articulados aos polos urbanos principais (Santa Cruz, Cochabamba, Tarija) há ainda centros secundários importantes como Potosí, Oruro, Sucre e Yacuiba [...] A partir de uma apreciação da morfologia, percebe-se então que as redes e corredores interligando os três centros principais possuem densidades técnicas diversas. Em relação ao eixo ligando Santa Cruz a Tarija, há a presença de ramais de gasoduto e oleoduto construídos nos anos 1990. Uma vantagem essencial a esse corredor é situar-se sobre as áreas onde se encontram os principais campos de gás e petróleo em território boliviano. Ademais, ainda durante os anos 50 foi construído um ramal rodoferroviário ligando Santa Cruz até Yacuiba. Nos últimos anos acrescenta-se ainda a implantação de uma rede de cabos de fibra ótica da empresa AES. Esse corredor se caracteriza

principalmente pelas atividades de extração e refino de hidrocarbonetos e agropecuária extensiva (PFRIMER, 2011, p. 138/9).

No passado, a Geopolítica Formal desempenhou um importante papel na estruturação desse “triângulo estratégico”, sobretudo, com a elaboração dos postulados de militares sul-americanos. Contudo, verifica-se que não foram somente os discursos, os responsáveis pela materialização desse novo arranjo triangular em “território” boliviano:

Nota-se, por exemplo, que um dos fatores para o surgimento dessa nova estrutura territorial se deu a partir da descoberta de mais de 90% das reservas bolivianas de gás e petróleo em Tarija [...] Outro fator diz respeito à geopolítica prática implícita na perda de importância econômica e política da capital constitucional boliviana, Sucre, quando da transferência da sede administrativa para La Paz (PFRIMER, 2011, p.140).

Dessa forma, além da interação entre discursos e práticas, o próprio território e seus arranjos também ensejaram as práticas e discursos geopolíticos. Todavia, Pfrimer (2011) ressalta que, apesar da “antiga referência”, o atual triângulo geopolítico da Bolívia:

[...] não se trata mais de uma área estritamente de confrontação geopolítica. Embora inicialmente essa área tenha sido conformada por influência dos discursos geopolíticos colocados em prática durante o período de contenção, o novo período de integração a coloca como um grande centro articulador de fluxos, não apenas regionais, mas principalmente nacionais e que no contexto sul-americano passa a ter grande importância. Prova disso, são os diversos corredores de integração da IIRSA [Iniciativa da Infra - Estrutura Regional da América do Sul] planejados para o território boliviano (PFRIMER, 2011, p.140).

Por conseguinte, o projeto de integração hodierno do continente sul-americano, baseado nesse e nos outros discursos analisados, começou a ganhar força no início do século XXI. Os discursos que visavam à integração tinham como alavanca a tentativa de reestruturação da infra-estrutura de transporte, comunicação e energia, alicerçada num primeiro momento pela IIRSA. Assim, a Bolívia ganhava um “novo” papel e o seu “território” passou a ser preponderante para a consecução desse projeto.

O projeto IIRSA surge logo após o desmoronamento de um modelo econômico (o neoliberal aos moldes do “Consenso de Washington”) na América do Sul, devido a uma conjuntura internacional caracterizada por instabilidade financeira mundial, paralela a lentidão no crescimento econômico e as crises sociais que provocaram desconfianças nos países do continente acerca da legitimidade em relação às políticas neoliberais. Tal conjuntura atingiu de forma contundente as economias mercosulinas, dando início a chamada: “Crise do MERCOSUL”. De acordo com Silva (2010):

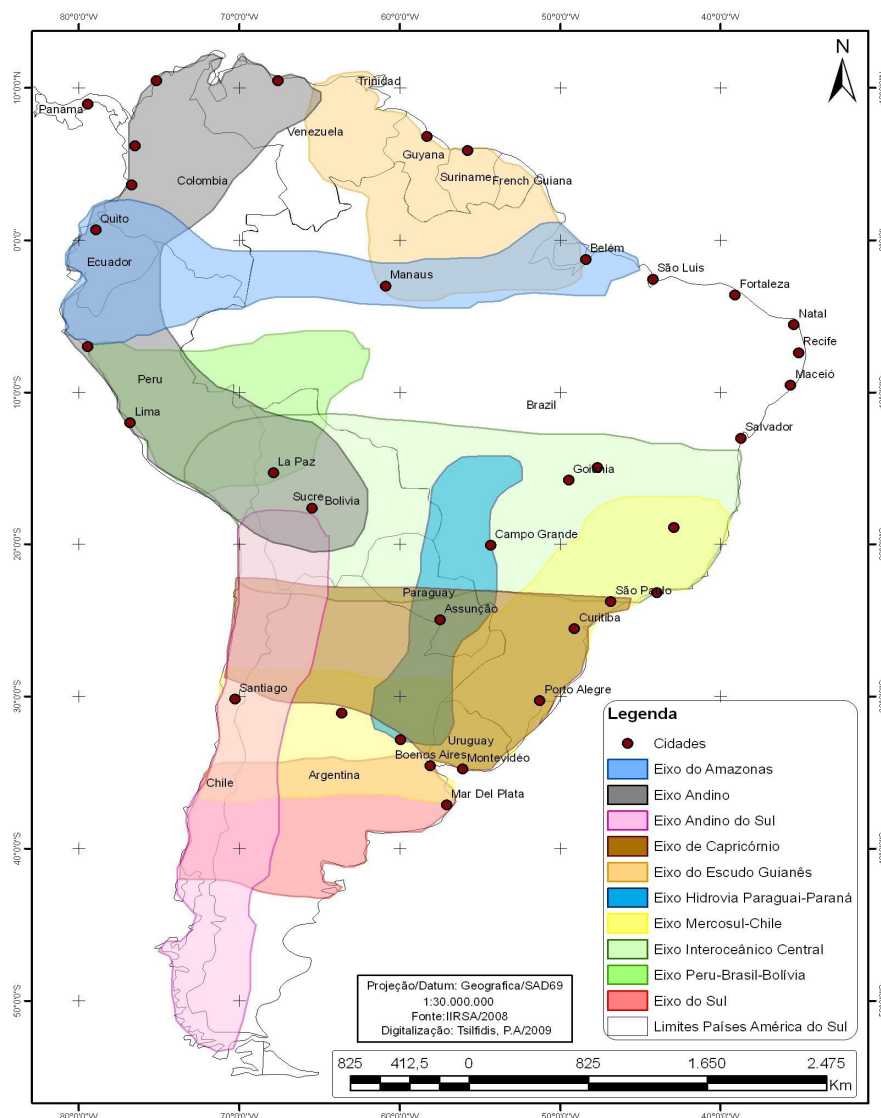
A crise do Mercosul começou com a desvalorização do real [moeda brasileira] diante o dólar, em janeiro de 1999. Com o peso atrelado ao dólar, a Argentina viu suas vendas para o Brasil caírem. Pediu medidas do governo brasileiro para compensar o desequilíbrio e não foi atendida. Daí em diante, criou empecilhos às exportações brasileiras. Em meados do ano, o governo argentino chegou a publicar uma medida criando salvaguardas gerais, foi o momento de maior risco ao Mercosul, mas não entrou em vigor (SILVA, 2010, p.352).

Estes acontecimentos são decorrência da fuga de capitais que atingiu o Brasil, em meio a uma crescente desvalorização cambial, que “balançou” a economia argentina que tinha superávit em relação ao Brasil. A crise do MERCOSUL foi vista por alguns analistas como o seu fim, e tudo isso concomitante as pressões norte-americanas para a implantação da ALCA. Somente no final de 1999, Felipe Lampreia, então ministro das Relações Exteriores do governo Fernando Henrique Cardoso, sinalizou a idéia de relançar o MERCOSUL no ano de 2000, sobretudo, ampliando-o para toda América do Sul.

Nesse contexto de incertezas realiza-se a primeira cúpula de presidentes sul-americanos com o objetivo de aprofundar os estreitamentos já existentes entre os Estados, a intenção era construir um projeto de cooperação nos campos de combate as drogas ilícitas, de ciência e tecnologia e principalmente que visava à integração física do continente (SILVA, 2010, p.353).

Assim, a América do Sul, a partir do projeto IIRSA, foi contemplada com doze eixos de integração (Figura nº 2) e cinco atravessavam o “território” boliviano: o Eixo Peru-Brasil, incluído por pedidos da própria Bolívia, Eixo Orinoco-Amazonas-Prata, Eixo Andino, Eixo Bolívia-Paraguai-Brasil e o Eixo interoceânico Brasil-Bolívia-Peru-Chile (Rota Rodoviária Bioceânica). Este último incide diretamente sobre a fronteira Brasil/Bolívia, mais especificamente em Mato Grosso do Sul.

**Figura nº 1 – Eixos de Integração e desenvolvimento da IIRSA**



**Fonte:** OLIVEIRA, V. A. (2010, p.76).

Atualmente a IIRSA compõe a estrutura do COSIPLAN (Conselho de Infra-estrutura 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 um 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 UNASUL buscam um maior suporte político às atividades empreendidas das na área de infra-estrutura 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 infra-estrutura entre os Estados sul-americanos que foram prioridade da política de integração sul-americana no governo de Fernando Henrique Cardoso (1995-2002), voltam a ser instrumento fundamental na estratégia do governo com Dilma Rousseff (LEO, 2011). Dessa forma, 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 na Bolívia, principalmente, na fronteira com o Brasil em Mato Grosso do Sul. Os recentes investimentos são oriundos da mineradora indiana *Jindal Steel & Power*, que já está explorando as jazidas de minério da morraria de Mutum, localizada na cidade de Puerto Suarez, com uma reserva estimada em 40 bilhões de toneladas de minério de ferro e manganês.

O acordo Bolívia e *Jindal Steel & Power* prevê a construção de uma rodovia transpantaneira que vai ligar Puerto Suarez a Puerto Busch<sup>19</sup>, na qual a Bolívia pretende escoar a produção de minério de ferro da siderúrgica, rodovia que pretende inaugurar em parceria com a mineradora indiana. Segundo Urt (2008):

Os indianos vão investir US\$ 2,1 bilhões na Bolívia e também são responsáveis pela construção da estrada, um projeto ousado, pois vai passar pelo Chaco boliviano, uma região alagada. Estima-se que vão gastar R\$ 35 milhões na construção de um terminal de cargas em Puerto Busch e R\$ 100 milhões na construção da estrada. Segundo organograma traçado pelo

---

<sup>19</sup> Área que se localiza a 100 Km de Puerto Suarez e que pretende ser utilizada para escoar o minério de ferro ou outros bens a partir de uma instalação portuária boliviana, que pode resolver a dependência da Bolívia em relação aos portos brasileiros localizados ao longo do rio Paraguai, sobretudo, daqueles que se encontram na cidade Ladário, no lado brasileiro da referida fronteira.

Ministério de Transportes, a rodovia terá duas etapas – primeiro será construído o trecho Puerto Suarez-Mutum e em seguida Mutum-Puerto Busch (URT, 2008, p.1).

Sobre esse empreendimento o presidente Evo Morales, ao discursar, em Arroyo Concépcion, a moradores, sindicalistas, empresários, comerciantes da localidade afirmou: “Será nossa maior obra de integração nacional, pois teremos, via rio Paraguai, um caminho para o Oceano Atlântico” (URT, 2008, p.02).

Dessa forma, a Bolívia, por estar geograficamente localizada no centro do continente sul-americano enseja a atração de tais investimentos e seria integradora e facilitadora dos transportes e do comércio entre os países do seu entorno (SAMPAIO, 2008, p.233). Sendo seu “território” fundamental para o Brasil, pelo menos no discurso, já que se figura como a via preferencial para a vinculação deste com o Pacífico, ligação que está sendo implantada através da Rota Rodoviária Bioceânica (Eixo Interoceânico Brasil-Bolívia-Peru-Chile do antigo projeto IIRSA).

É preciso ressaltar que a Rota Rodoviária Bioceânica para o governo brasileiro é a materialização de um antigo objetivo geopolítico. Albuquerque (2010) afirma que na atualidade os fundos brasileiros de desenvolvimento regional, que contemplam os projetos de infra-estrutura de transporte, energia e comunicação, não deixam de representar a realização das visões estratégicas de Mario Travassos (ALBUQUERQUE, 2010, p.76).

Travassos (1947) pregava uma estratégia de comunicações para o Brasil que girava em torno da influência brasileira na porção ocidental do continente, que incidiriam nas áreas de contato ao sul com o Uruguai e conseqüentemente a Bacia Platina, e mais ao norte, com os limites setentrionais da Amazônia. Política que seria completada com a movimentação do país, cumprindo seu “destino geopolítico”, em direção ao oeste. Daí, no livro “Projeção Continental do Brasil”, a atenção especial para as vias terrestres de articulação entre o porto de Santos e Santa Cruz de la Sierra.

Lysias Rodrigues na década de 40 também defendia uma política de expansão para o Brasil baseada na criação de uma rede nacional-continental a partir das comunicações por todo o continente sul-americano (incluindo a aérea), com o objetivo de neutralizar possíveis instabilidades fronteiriças, originadas do que o autor denominou de “Punctum Dolens” da América do Sul, sobretudo, em Iguazu, a tríplice fronteira (Brasil, Argentina e

Paraguai), na Bolívia, no antigo triângulo geopolítico (Cochabamba - Santa Cruz de la Sierra - Sucre) e em Letícia, com a tríplice fronteira Brasil, Peru, Colômbia<sup>20</sup>.

Assim, além do Brasil se encaminhar para a materialização de um “antigo” sonho geopolítico, observa-se também que tanto no período da contenção quanto nessa nova fase, que se caracteriza pela busca de reciprocidades estatais, ou seja, da integração entre os Estados sul-americanos, a Bolívia foi e continua sendo importante na escala sul-americana. Fato que vai de encontro aos discursos exógenos que caracterizam esse país como um “absurdo geográfico” (QUIROGA, 1978, p.88), Estado “deficiente” em consequência da sua orografia não homogênea, que dificulta a sua integração nacional e portador de uma política territorial deficiente (WHITTLESEY, 1944, p.545) ou como país de vocação inata para a integração e que fora criado ideologicamente como centro de articulação continental (PERRIER-BRUSLE, 2004, p.331).

De forma geral, apesar de esses discursos procurarem caracterizar a Bolívia como uma área inexpressiva, sobretudo, na escala global, o “território” boliviano continua sendo uma área estratégica na escala sul-americana para a consecução dos projetos de integração regional. Obviamente que não podemos provar (como também não é a intenção do nosso trabalho) que o objetivo de tais discursos visa dissuadir ideologicamente os projetos de integração na América do Sul (sobretudo, aqueles que se referem à integração física), contudo, os discursos defensores do “território” boliviano como ponto fulcral para a integração física dos Estados sul-americanos apresentam-se “como alternativas mais palpáveis do que outros projetos de integração regional como a Área de Livre Comércio das Américas” (PFRIMER, 2011, p.135).

Pelo menos para o Brasil, a Bolívia e seu “território” são extremamente importantes, haja vista seus investimentos no setor de infra-estrutura, materializando na segunda metade do século XX, os projetos de vinculação rodoviária, ferroviária, dutoviária, ensejando inúmeras aproximações com a Bolívia, contribuindo assim, com as transformações no arranjo territorial na fronteira circunscrita ao Oriente Boliviano e Mato Grosso do Sul.

Fronteira que nos meados dos anos de 1980 e 90 do século passado passou a conviver com novas dinâmicas territoriais, oriundas dos projetos e interesses geopolíticos tanto de Brasil quanto da Bolívia e que atualmente apresentam inúmeros problemas estruturais que precisam ser resolvidos, ou simplesmente mitigados, como também, com os

---

<sup>20</sup> RODRIGUES, L. A. Geopolítica do Brasil. Rio de Janeiro: Biblioteca Militar, 1945. Apud: COSTA, W. M. Geografia Política e Geopolítica. São Paulo: HUCITEC, 1992, p.206.



novos discursos da Geopolítica Formal para integração, esse território passou a se constituir em um dos novos instrumentos para o contexto integracionista hodierno da América do Sul, sobretudo, porque umbilicalmente vincula-se à Rota Rodoviária Bioceânica, “antigo” e “novo” liame entre Brasil e Bolívia.

## 2 - A ROTA RODOVÁRIA BIOCEÂNICA E SEU ATILHO COM UMA ZONA DE FRONTEIRA

No ponto de vista de alguns teóricos (AZAMBUJA, 1971; DOEHRING, 2008; PECEQUILLO, 2010), o Estado possui elementos constituintes<sup>21</sup> (território, sociedade e governo) que a partir de suas interações definem a condição heterogênea da entidade estatal. Tais elementos condensam-se e ganham funcionalidades mediante aos interesses e práticas sociais presentes na sociedade e na política.

Assim, às sociedades, por exemplo, que compõem o elemento população, que através das representações diretas, universais e/ou comunitárias, podem escolher seu governo (quando esse Estado é caracterizado por um sistema democrático), devem ser analisadas a partir de seus interesses e atividades de naturezas diversas, ligadas a diferentes classes sociais e associações, como a família, grupos profissionais, partidos políticos, etc. (AZAMBUJA, 1971, p.18/19), e que nem sempre, são convergentes com seu governo e suas alianças.

Poulantzas (2000) nos diz que o Estado é a condensação material e específica de uma relação de forças entre classes e frações de classe:

[...] o Estado, no caso capitalista, não deve ser considerado como uma entidade intrínseca, mas [...] como uma relação, mais exatamente como a condensação material de uma relação de forças entre classes e frações de classe, tais como elas se expressam, de maneira sempre específica, no seio do Estado (POULANTZAS, 2000, p.22).

Dessa forma, o Estado é constituído-dividido pelas contradições de classe e o mesmo estaria destinado a reproduzir essas divisões de classe, ou seja, seria incoerência pensá-lo como um bloco monolítico, sem fissuras, cujas políticas se instauram de diferentes formas e maneiras, a despeito de suas contradições.

Por sua vez, é imperativo destacar que o governo seria a expressão dinâmica da ordem política, sendo assim distinto aos demais grupos que compõem o Estado, por deter a capacidade de coagir os indivíduos e os grupos que formam sua população,

---

<sup>21</sup> A utilização do conceito “elemento” está circunscrita à nossa proposta de tentarmos explicar as interações espaciais que se desenrolam no ambiente estatal, no caso desta dissertação, das interações referentes à Zona de Fronteira do Brasil com a Bolívia em Mato Grosso do Sul em relação à Rota Rodoviária Bioceânica. Ao trabalharmos com a concepção de “elementos constituintes do Estado”, de maneira alguma queremos afirmar que os mesmos estão politicamente organizados e estáticos no “interior” de um “território” delimitado. Assim, os conceitos de sociedade (população), território e governo não serão atribuídos num sentido estritamente jurídico, até porque não acreditamos que o Estado deva ser definido, somente, a partir dessas variáveis, sobretudo, em uma Zona de Fronteira, caracterizada como espaço de contato, com pontos de ligação e/ou divisão que subvertem as concepções jurídicas convencionadas para se definir o Estado.

impondo a ordem quando necessário (MARANGONI, 1982, p.37), como também, é o fomentador das idéias, sobretudo, daquelas que geralmente desenvolvem as bases para consecução das políticas governamentais, que conseqüentemente dão margem para as contradições no ambiente estatal, principalmente, quando o governo a partir de sua ideologia tenta, de alguma forma, favorecer tão somente a classe dominante.

De acordo com Poulantzas (2000): “O estabelecimento da política do Estado deve ser considerado como a resultante das contradições de classe inseridas na própria estrutura do Estado”. Assim, as políticas estatais, sendo resultado das contradições entre setores e aparelhos de Estado e no seio de cada um deles, desenvolvem condições para a produção de pólos antagônicos de atuação, incidindo nas relações ideologia/práticas.

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”. 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. Estamos nos referindo ao discurso ideológico que:

Pretende coincidir com as coisas, anular a diferença entre o pensar, o dizer e o ser e, destarte, engendrar uma lógica de identificação que unifique pensamento, linguagem e realidade para, através dessa lógica, obter a identificação de todos os sujeitos sociais com uma imagem particular universalizada, isto é, a imagem da classe dominante (CHAUÍ, 1987, p.03).

Criou-se o que Chauí (1989, p.7) denomina de “discurso competente”, aquele que pode ser proferido, ouvido e aceito como verdadeiro, o discurso instituído, no qual

os interlocutores do mesmo já foram predeterminados. Marilena Chauí também aludiu sobre o deslocamento espacial, social e político que a ideologia provoca nos sujeitos que compõem o elemento população (sociedade), segundo a mesma, “as idéias deveriam estar nos sujeitos sociais e em suas relações, mas, na ideologia, os sujeitos sociais e suas relações é que parecem estar nas idéias” (CHAUÍ, 1989, p.4).

Dessa forma, a ideologia é uma das responsáveis, pela orientação que define a conduta dos indivíduos em diferentes esferas, dependendo da propaganda realizada, a sociedade construirá seus valores, sua moral, determinará suas práticas econômicas e, acima de tudo, engendrará os seus movimentos de oposição.

No caso de nossa discussão, estamos nos referindo às ideologias que possuem uma orientação deliberada, com o intuito de incutir na sociedade em geral o conjunto de idéias que têm por base uma teoria política ou econômica e que vai de encontro, muitas vezes, ao modo de ver, próprio de um indivíduo, de um grupo ou classe social e que, na maior parte dos casos, são contraditórias as dinâmicas estabelecidas em determinados territórios. A ideologia é externalizada socialmente mediante as conjunturas vividas, as suas necessidades sociais e ao contexto histórico que permite a sua materialização.

A emanação do discurso neoliberal para o campo político, atrelado as crises sistêmicas da década de 1970 com significativos reflexos na década de 80, no início da década de 90, ensejou a perda de campo de governos trabalhistas e social-democratas, levando-os abandonar suas políticas tradicionais, baseadas nos padrões da Era de Ouro, conjuntura que, logicamente, incidiu sobre a sociedade (HOBSBAWM, 1995, p.406).

E como em tempos de dificuldade econômica os eleitores se inclinam a culpar qualquer partido ou regime que esteja no governo, às políticas pautadas pela ativa atuação estatal da Era de Ouro perderam o “encanto” e os partidos, alinhados a nova ideologia, ascenderam eleitoralmente.

Temos como exemplo dessa assertiva a ascensão quase generalizada na América do Sul de governos pró-neoliberalismo, Fernando Henrique Cardoso, no Brasil, Carlos Menem, na Argentina, Andrés Pérez, posteriormente, Rafael Caldera na Venezuela, Sanchez de Losada e subsequêntemente Carlos Mesa na Bolívia.

Contudo, as dificuldades conjunturais e estruturais surgidas com as crises no México em 1994, na Ásia em 1997, na Rússia em 1998, no Brasil em 1999 e na Argentina em 2001, colocaram em “xeque” as políticas neoliberais, abalando a credibilidade dos seus idealizadores, ensejando na América do Sul a eleição de governos progressistas ou de centro-esquerda no início do século XXI, como os de Lula,

Evo Morales, os Kirchner, Hugo Chávez, condicionando os seus governos a engendrarem novas orientações no plano econômico em seus respectivos países, entre as quais estava a “volta” da atuação do governo na sua relação com a economia<sup>22</sup>.

É preciso também ressaltar que no interior dos processos político, econômico e social, a queda ou ascensão de grupos é um processo histórico relacionado à relação de forças, sejam os mesmos Keynesianos, neoliberais, progressistas ou centro-esquerdistas. Assim, as “ideologias” sofrem abalos e estão passíveis de adaptações históricas específicas.

A realidade efetiva enseja a “destruição” de uma ideologia e o “nascimento” de outra, podendo ser verificada pela ação de grupos sociais, que através das urnas, de um golpe de Estado, de manifestações populares incisivas, dos discursos elaborados pela mídia, reconstróem o ambiente político, inserindo vetores distintos de atuação política no sistema social. Castoriadis (1987) posiciona-se da seguinte forma a respeito das crises da ideologia: “Esse abalo, por sua vez, deve-se essencialmente à luta que os homens que vivem sob o sistema travam contra esse mesmo sistema” (CASTORIADIS, 1987, p.147).

Podemos assim inferir que os abalos ideológicos, decorrentes da realidade efetiva, acontecem, sobretudo, porque as classes dominantes não impõem suas idéias pura e necessariamente, as mesmas contam com o apoio, ou ganham posteriormente esse apoio daqueles que lutaram num passado remoto ou distante contra as suas idéias, seus valores, suas normas estabelecidas no antigo sistema, como também, é axiomático que essas mesmas forças que ensejaram a ascensão das classes dominantes, poderão ser recalcitrantes, caso a ordem dos fatores mudarem, ou seja, caso as promessas feitas não forem cumpridas, ou simplesmente caso a materialização de um projeto apresente constrangimentos aos grupos que não participaram diretamente da criação da idéia.

Logo, com essa breve contextualização na qual estão envolvidos a ideologia, a economia, o governo, a sociedade, relacionadas a dissolução e reconstituição das políticas do Estado, queremos demonstrar o quanto tais variáveis se aglutinam, dinamizando as estruturas estatais, construindo-as a partir das diferenças e interesses que cada grupo, setores e classes sociais emanam, que mediante seus mecanismos de

---

<sup>22</sup> Tem-se a compreensão de que o retorno da atuação do governo nas políticas do Estado, não os impediu, por exemplo, de se utilizarem de mecanismos neoliberais no plano econômico (todavia, nos limites desse trabalho, não discutiremos de que forma o fizeram).

poder alteram ou preservam as dinâmicas no plano doméstico e, sobretudo, no internacional.

O choque (ou a interação) entre a realidade efetiva e a ideologia, ambas caracterizadas pela dinâmica contraditória dos elementos constituintes do Estado, é percebido quando os efeitos dessas contradições incidem sobre o território. Segundo a Proposta de Reestruturação do Programa de Desenvolvimento da Faixa de Fronteira (PDFF), elaborado pelo Ministério de Integração Nacional, o território não deve ser pensado exclusivamente na sua dimensão jurídico-administrativa, como área geográfica delimitada e sob domínio do Estado, mas deve ser entendido:

[...] como produto de processos de controle, dominação e/ou apropriação do espaço físico por agentes estatais e não-estatais. Os processos de controle (jurídico/político/administrativo), dominação (econômico-social) e apropriação (cultural-simbólica) do espaço geográfico nem sempre são coincidentes em seus limites e propósitos. Ademais, a territorialização desses processos se dá tanto “de cima para baixo” (a partir da ação do Estado ou das grandes empresas, por exemplo) quanto “de baixo para cima” (através das práticas e significações do espaço efetivamente vivido e representado pelas comunidades) (BRASIL, 2005, p.17).

Assim, as contradições (inerente as interações espaciais) não podem acontecer se não estiverem relacionadas ao território, como também, sem a participação do mesmo, a ideologia não consegue definir a territorialização para o uso e posse de quem as conduz. O Programa de Desenvolvimento da Faixa de Fronteira (PDFF) é um dos exemplos mais recentes de discurso governamental (ideologia) do governo brasileiro, no sentido de elaborar políticas públicas para relacionadas à fronteira, tratando-se de um estudo que elenca os problemas, necessidades da faixa fronteira do “território” brasileiro, assim como, fornece perspectivas acerca do processo de integração do continente sul-americano, conjuntura na qual a Zona de Fronteira possui grande importância.

O projeto integracionista que teve como alavanca a tentativa de reestruturação da infra-estrutura de transporte, comunicação e energia, alicerçada pela IIRSA (como vimos, agora orientada pelo COSIPLAN), condiciona a Zona de Fronteira como um dos principais agentes da integração. Segundo o governo brasileiro, oficialmente:

[...] o meio geográfico que melhor caracteriza a Zona de Fronteira é aquele formado pelas cidades-gêmeas. Estes adensamentos populacionais cortados pela linha de fronteira – [...] apresentam grande potencial de integração econômica e cultura assim como manifestações “condensadas” dos problemas característicos da fronteira, que aí adquirem maior densidade, com efeitos diretos sobre o desenvolvimento regional e a cidadania (BRASIL, 2005, p.152).

Em relação às cidades-gêmeas, o PDFF também afirma que “devem constituir-se em um dos alvos prioritários das políticas públicas para a zona de fronteira” (BRASIL,

2005, p.152). Mediante a esses conceitos podemos verificar que a Zona de Fronteira não está dotada da expressão *de jure* semelhante ao conceito utilizado para se identificar a Faixa de Fronteira, que faz alusão aos limites do poder do Estado e que no passado deram margem à elaboração de políticas circunscritas, em grande medida, a defesa do “território”.

Dessa forma, o governo brasileiro ao elaborar um novo discurso para compor os quadros da sua Geopolítica Formal, ou seja, a ideologia da integração defensora dos projetos de reciprocidades estatais no continente, automaticamente, no seu aspecto teórico, incumbe a Zona de Fronteira do Brasil/Bolívia, em Mato Grosso do Sul, o importante papel de agente promotor de integração entre os dois Estados e, principalmente, entre o Oriente boliviano com Mato Grosso do Sul.

Essas zonas fronteiriças são atualmente vistas como territórios porosos, dotados de flexibilidades espaços-temporais, em que se podem identificar, sobretudo, as citadas “manifestações condensadas dos problemas característicos da fronteira”; e principalmente as contradições de classe que são inerentes a esse espaço social transitivo. Assim, as interações entre realidade efetiva e ideologia também fazem parte da dinâmica pertinente as localidades de fronteira que as compõem, na qual os sujeitos que ali vivem, a partir de suas relações, também tentam subverter (e subvertem) as concepções jurídicas, e os marcos geopoliticamente estabelecidos para delimitar o “território”.

Vamos observar que na Zona de Fronteira do Brasil/Bolívia, em Mato Grosso do Sul, os projetos, sobretudo, aqueles relacionados à infra-estrutura, que tem por fim contribuir com a integração regional, apesar do discurso unificador, estão dotados de “desentrosamentos”, simplesmente pelo fato de existirem no seio do empreendimento integracionista, grupos, classes, setores que se articulam hegemonicamente no território, muitas vezes ignorando as características históricas existentes, proporcionando a sociedade uma vária relação com os equipamentos que se materializaram. Como também, a ideologia da integração interage com as deficiências logísticas que ainda existem na referida Zona de Fronteira, condicionado-a, em determinados momentos, como o próprio fortuito entre os muitos inopinados que podem ocorrer nas operações referentes ao comércio internacional.

A discussão não está restrita somente às relações de forças que ensejam dinâmicas a Zona de Fronteira, na qual se localizam as cidades de Corumbá e Ladário e Puerto Quijarro e Puerto Suarez (consideradas cidades-gêmeas), relacionada a dois

Estados historicamente e institucionalmente distintos, mas, visa analisar os reflexos desses antagonismos sobre esse território, em suas novas configurações. Edgar Aparecido Costa refletindo acerca dessa questão argumenta que: “O território é entendido nessa reflexão como espaço delimitado por e a partir de relações de poder, cujas materialidades são reflexos das imaterialidades e das ações territoriais dos agentes e atores do espaço” (COSTA, 2009, p.62).

Existindo fissuras no contexto estatal, ensejadas pelos diferentes sujeitos que nele atuam e que abrem frinchas no território com o objetivo de materializar as suas “idéias”, a nossa preocupação se dá com os efeitos das dinâmicas inerentes ao Estado em relação à referida Zona de Fronteira, dotada de interações espaciais que refletem as diferenças históricas desse lugar face aos discursos e ações acerca do processo integração entre Brasil e Bolívia, que, diga-se de passagem, está ocorrendo, todavia, de forma precária para sua população (sociedade) e sustentada no discurso de integração.

A observação de Costa (2009), a respeito do território, no qual as relações de poder proporcionam materialidades a partir de imaterialidades, converge com o que vamos discutir nesse capítulo. Vamos tomar novamente como exemplo o projeto de integração física do continente e a Rota Rodoviária Bioceânica, que têm atuação direta na Zona de Fronteira em questão.

Até que ponto este projeto converge na mesma direção para os grupos sociais que serão influenciados e/ou impactados por essa Rota Rodoviária Bioceânica? A territorialidade que ensejou a construção deste modal de transporte, e os seus desdobramentos, pode ser favorável a quem utilizá-la para escoar sua produção industrial, agrícola, etc., mas, será benéfico aos outros grupos sociais que trabalham e vivem nessas cidades fronteiriças?

Sabemos que o projeto de implantação da Rota Rodoviária Bioceânica (relacionada à ideologia da integração) na Zona de Fronteira Brasil/Bolívia, em Mato Grosso do Sul, é uma expressão material dos interesses (imaterialidades) de diferentes grupos do Estado brasileiro e boliviano. Apesar de existir nesse território um equipamento dessa magnitude, nada assegura que a integração das “gentes” que se encontram nele efetivamente acontecerá. Até porque, o território não é propriedade do Estado (MARANGONI, 1982, p.37), sendo assim, bolivianos e brasileiros, o poder local e/ou global, fazem usos diferenciados do mesmo.

O que estamos tentando dizer é que a Rota Rodoviária Bioceânica pode ter uma orientação de praticidade em determinado governo e num próximo possuir outra, o



equipamento pode ser um símbolo político da integração, mas apresentar limitações operacionais. A dinâmica desse processo vai depender daqueles que manipulam os discursos, aplicando seus postulados em determinadas conjunturas, resgatando “antigos” projetos para um novo momento histórico ou simplesmente, na nova ocasião, podem materializar os projetos de acordo com interesses específicos, que obviamente podem incidir sobre o território de forma assimétrica e a-histórica.

Por exemplo, no governo Lula (2003-2010), o projeto de instalação desse equipamento, funcionalmente, esteve além das questões somente econômicas, entre outras coisas, serviu como instrumento amenizador de tensões históricas entre Bolívia e Chile, ou seja, foi um agente no estreitamento da dimensão política entre os dois Estados.

Entretanto, será que os grupos hegemônicos de Brasil e Bolívia que buscam vantagens competitivas com o comércio também pensaram nas conseqüências trazidas para o território com a instalação dos equipamentos que irão compor a Rota Rodoviária Bioceânica na Zona de Fronteira em questão?

Obviamente que a dominação econômico-social e apropriação cultural-simbólica do território não são coincidentes em seus limites e propósitos, mas até que ponto esse discurso serve de justificativa para a materialização de projetos extemporâneos ou que proporcionam uma precária interação com a população?

Outras questões igualmente relevantes estão circunscritas a materialização da Rota Rodoviária Bioceânica, como por exemplo, conseqüências de cunho realista que a construção dos equipamentos da mencionada Rota pode acarretar para a Zona de Fronteira Brasil/Bolívia, em Mato Grosso do Sul.

O realismo, do qual referimos, é aquele relacionado aos “novos” *dilemas da segurança*, ou seja, os perigos que colocam em risco a sobrevivência do Estado, que no mundo contemporâneo pós-Guerra Fria consiste em questões como migrações ilegais, tráfico de drogas, problemas ambientais, falta de legislação específica nas relações de trabalho, etc.; e se tratando de uma área dotada de mobilidade, seja de pessoas ou bens, com inúmeras carências estruturais, a susceptibilidade para a intensificação de tais problemas aumenta com as interações promovidas (ou que serão) entre discurso, práticas e arranjo territorial, a partir da materialização dos projetos circunscritos a Rota Rodoviária Bioceânica na Zona de Fronteira Brasil/Bolívia.

Logo, além da preocupação circunscrita aos “novos” *dilemas da segurança*, é preciso ressaltar que a referida Zona de Fronteira é um “nó” da rede que intensifica as

relações entre Brasil e Bolívia, sendo assim, as dinâmicas (política, social e econômica) inerentes ao contexto doméstico desses dois Estados refletem nas interações espaciais desse território. Como exemplo, podemos citar a dimensão política (“ser”) entre Brasil e Bolívia que nesses últimos anos, sobretudo, durante o governo Morales (atual), esteve dotada de constrictões, refletindo diretamente nas relações políticas, econômicas e sociais entre brasileiros e bolivianos nessa Zona de Fronteira, que obviamente se desenrolaram concomitante a implantação da mencionada Rota.

Dessa forma, nesse capítulo propomo-nos a analisar algumas questões relacionadas ao equipamento rodoviário instalado nessa Zona de Fronteira, sobretudo, na cidade de Corumbá. Verificaremos a relação entre discurso, prática e território, acerca do sistema logístico que abrange a Estação Aduaneira do Interior dos Armazéns Gerais Alfandegados (EADI – AGESA) e o Anel viário construído no sentido de dar fluidez ao escoamento de mercadorias, via modal rodoviário.

Faremos uma discussão a respeito das contradições entre o “discurso da integração” (“dever ser”) e a realidade efetiva (“ser”), ou seja, da dinâmica relacionada aos projetos que visam reciprocidades entre as cidades brasileiras e bolivianas da Zona de Fronteira em questão, sobretudo, dos limites entre a soberania e a integração e por fim verificaremos o liame entre os novos dilemas que envolvem a segurança internacional e Rota Rodoviária Bioceânica.

## **2.1 – Observações sobre um sistema logístico**

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 sistema operacional da mencionada Rota que permitirá a ligação dos portos de Santos no Brasil, aos de Iquique e Arica no Chile, via “território” boliviano, surge, pelo menos do ponto de vista discursivo, como a grande via infra-estrutural 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, 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:

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 da 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<sup>23</sup> (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).

Nesse contexto, a IIRSA ganhava relevância, sendo apresentada como instrumento fundamental no projeto de integração continental. Surgia uma iniciativa geopolítico inter-estatal, 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).

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

---

<sup>23</sup> Nos primeiros dez anos do contexto de integração, a IIRSA obteve êxito na implantação de metodologia e estabelecimento de uma carteira de projetos prioritários, mas não em relação à viabilização de financiamentos para as obras. A maior parte dos resultados obtidos nos últimos anos, no desenvolvimento da infra-estrutura 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.

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 trecho 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).

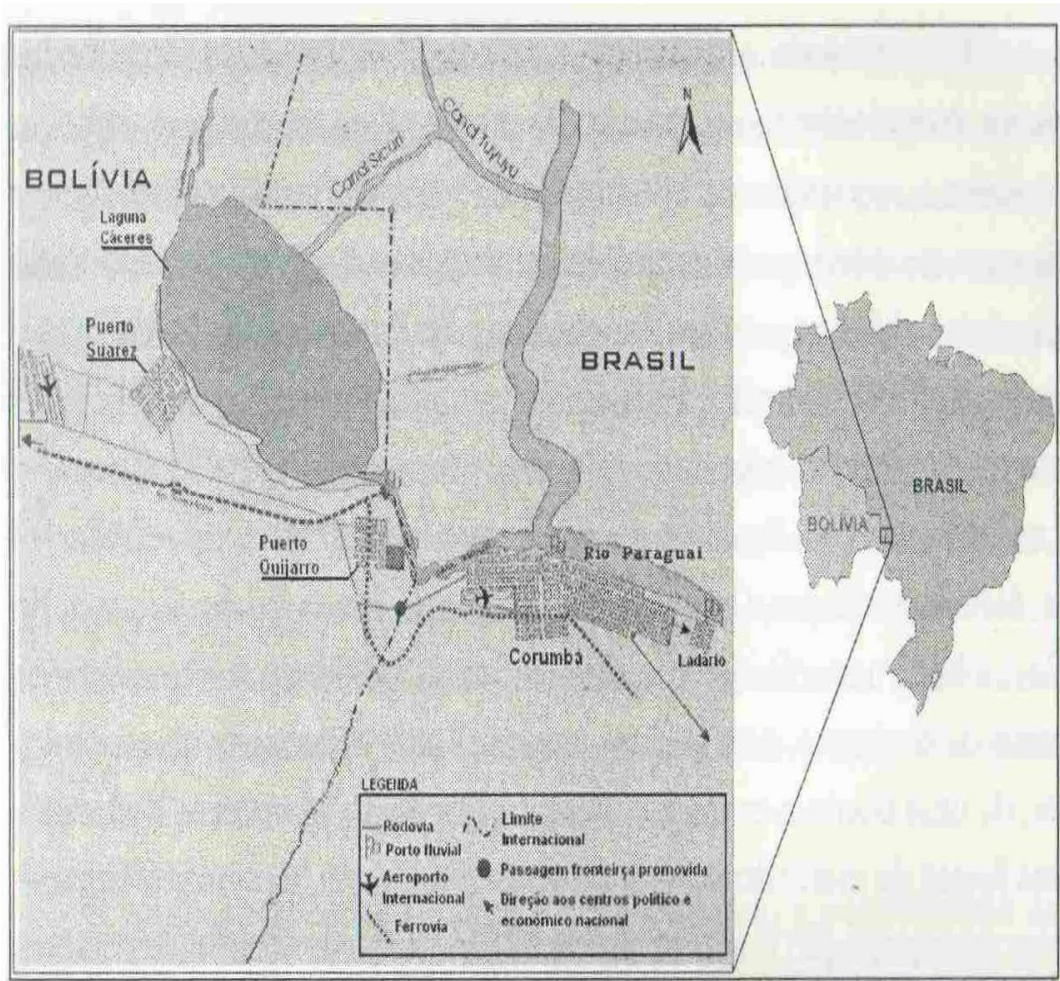
É nessa conjuntura que a Zona de Fronteira, na qual se localiza a cidade de Corumbá em Mato Grosso do Sul, passou a ganhar importância como “nó” fundamental da rede que Brasil, Bolívia e Chile estavam tentando, através da Rota Rodoviária Bioceânica, operacionalizar. Como também, despertava interesses 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.

Assim compreendemos que o projeto de integração e desenvolvimento regional, cuja Rota Rodoviária Bioceânica é integrante, relaciona-se umbilicalmente com a referida Zona de Fronteira. Espera-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.

Dessa forma, é importante fazer observações sobre alguns aspectos, mais especificamente em Mato Grosso do Sul. Oficialmente, definida como Zona de Fronteira (Figura nº 3), encontramos a cidade de Corumbá, e sua vizinha Ladário, do lado brasileiro, Puerto Quijarro e Puerto Suarez, do lado boliviano, territórios contíguos

que estão inseridos na dinâmica flexível da fronteira, classificadas pelo governo federal como cidades-gêmeas.

**Figura nº 2 – Zona de Fronteira Brasil/Bolívia - Mato Grosso do Sul**



**Fonte:** OLIVEIRA, T. C. M. (2009, p.35).

Para 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, como também, com a construção da Rota Rodoviária Bioceânica, passa a ser o principal elo de integração continental (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 o continente Sul-Americano.

Atestando o fato de a Bolívia ser considerada à “região pivô” do continente (expressão criada por Mackinder em 1904), constituindo-se, de acordo com os

construtos teóricos geopolíticos da contenção e pós-período da contenção, no elo físico entre a América andina e platina, para alguns estudiosos, quaisquer processos de desenvolvimento que vise à emancipação política, econômica e social do continente deve se iniciar por esse país (PEREIRA, 2007, p.18).

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. Ainda de acordo com 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 (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), ou seja, está inserida no chamado “Centro Oeste Sul-Americano”.

A localização geográfica dessas cidades fronteiriças, e o contexto discursivo defensor de sua importância para a América do Sul, propiciaram as suas sociedades civis e setores da política, 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 logísticos eficientes, no sentido de dinamizar os fluxos comerciais que se vislumbra.

A comunicação instantânea do mundo globalizado e a igualdade tecnológica das empresas transnacionais demandam a busca por alternativas e vantagens competitivas, sobretudo, àquelas que se referem ao desenvolvimento de novas estratégias e competências únicas de atuação nos mercados, ou seja, do desenvolvimento de uma eficiente gestão logística.

Por conseguinte, a gestão logística tem como vantagem a competitividade em função da globalização do mercado e da intensificação nas relações do comércio internacional porque no movimento de ultrapassagem das fronteiras, o gerenciamento logístico torna-se cada vez mais importante para as empresas envolvidas na lógica integracionista da cadeia produtiva, principalmente, daquela que envolve a distribuição

de produtos e suprimentos na contemporaneidade e que está dispersa por diversas partes do mundo.

Dessa forma, a relação reticular<sup>24</sup> que Brasil e Bolívia estão criando com a materialização da Rota Rodoviária Bioceânica requer um uso eficiente do sistema logístico de transporte internacional, instrumentalizando-o de forma estratégica para possibilitar a geração de vantagens competitivas para as empresas que operam no segmento de comércio exterior, proporcionando maior flexibilidade na gestão integrada das suas redes produtivas.

Logo, um sistema logístico compõe-se basicamente pela tríade Coleta-Armazenagem-Distribuição, de extrema importância na flexibilização do módulo de distribuição para mercadorias exportadas e importadas. Para Mendonça (2009):

A Logística é um processo responsável por prover recursos, equipamentos e informações para a execução de todas as atividades de uma empresa, e dentre suas atividades estão o transporte, movimentação de materiais, armazenagem, processamento de pedidos e gerenciamento de informações (MENDONÇA, 2009, p.19).

Em relação à informação, a operacionalidade de uma rede internacional também necessita de sistemas informatizados por meio do qual se controla e mensuram as atividades relacionadas à importação e exportação, manufaturas, logísticas, distribuição, transportes e para as suas conexões, para as decisões tomadas baseadas em dados que fazem parte da gestão da cadeia produtiva (DORNIER *et al.*, 2000, p.369-372)

A evolução tecnológica e a diversificação dos mercados levaram as empresas e o “território” a oferecerem, respectivamente, uma série de produtos e serviços, que abominam cálculos manuais e superficiais. Com o surgimento e a aplicação de sistemas informatizados as empresas passaram a trabalhar com os clientes em diversos segmentos. Entretanto:

Se, por um lado, as empresas buscam a satisfação do cliente reduzindo prazos de entrega a custos competitivos, por outro lado ocorre a necessidade de se trabalhar com estoques cada vez menores. Transportando este cenário para o acirrado mercado internacional de tecnologia, onde o ciclo de vida dos produtos é diminuído pelas constantes inovações tecnológicas, o esforço no gerenciamento de estoques e flexibilidade exige das empresas inseridas neste mercado muito competitivo um “estado de excelência” (SALLES & JÚNIOR, 2002, p.1).

Dessa forma, com a necessidade do gerenciamento dos estoques, ou seja, do sistema de armazenagem, surge no sistema logístico o objetivo de desagregar a armazenagem dos produtos destinados ao exterior de depósitos próprios do

---

<sup>24</sup> Estamos nos referimos aqui às infra-estruturas como estradas, ferrovias, dutos, linhas de energia, etc., que estão conectados ao surgimento da Rota Rodoviária Bioceânica.

transportador, podendo este terceirizar as operações de estocagem para uma posterior distribuição. A manutenção de estoques seria apenas para cobrir as ordens de produção que estão em aberto, como também, passa ser necessário um pequeno excedente para cobrir incertezas, ou seja, estoques de segurança para cobrir os contratemplos do mercado (DORNIER *et al.*, 2000, p.383).

Assim, do ponto de vista logístico, configura-se a habilidade de programar, de maneira rápida e eficaz, as compras, a produção e, sobretudo, as entregas a partir das necessidades do cliente, adequando às operações de acordo com os volumes e os prazos exigidos, sendo fundamental configurar o “território” de forma convergente com as capacidades e as demandas produtivas (BALLOU, 2001, p.312-314).

Portanto, a busca pela flexibilidade do sistema logístico, dotando de operacionalidade as dinâmicas do comércio local-global e adaptando a infra-estrutura às mudanças repentinas, é fundamental para a sobrevivência daqueles que coadunam com as atividades comerciais (empresas, empresários, pontos logísticos, setor do trabalho em geral, etc.) nos tempos de crise e para se aumentar as margens em tempos de oportunidades (PORTER, 1986).

Logo, um sistema logístico bem estruturado, atento ao gerenciamento dos estoques e aos seus objetivos operacionais, preparado para as mudanças previstas no suprimento e na demanda, com módulos de estoques que protejam contra as incertezas do mercado, que permita a produção ou compras de lotes econômicos, focado nas quedas de demandas, cancelamento de pedidos dos clientes, risco cambial e que possa diminuir os perigos e perdas inesperadas com as estratégias de estocagem, é imprescindível para a sobrevivência do território, das empresas e dos elementos referentes à cadeia produtiva.

Por conseguinte, em relação à atuação das empresas e a sua interação com o território, visando obter vantagens competitivas, as primeiras para minimizar os impactos em seu fluxo de caixa distribuem as cargas em lotes menores (com maior frequência), estratégia que visa evitar a imobilização de grande aporte de capital de uma só vez para o pagamento das despesas operacionais (fretamento, armazenagens, estadias, seguros etc.), o problema está no fato de que esta alternativa encarece o transporte, aumentando o número de embarques (SALLES & JÚNIOR, 2002, p.2). Entretanto, flexibiliza os prazos de entrega e mantém o mercado com a constância nas entregas no sistema JITS (*Just in Time Service* ou serviço de entrega com prazo programado).



Dessa forma, o processo de gerenciamento logístico que prescinde de um eficiente sistema de coleta, armazenagem e distribuição, visa, de uma forma geral, minimizar custos, principalmente, àqueles que se referem ao transporte. Larissa Silva Mendonça afirma que o transporte é o responsável pela maior parcela dos custos logísticos, tanto numa empresa, quanto na participação da cadeia logística, “Por essas razões, existe uma preocupação contínua para a redução de seus custos”. A autora também ressalta:

As principais funções do transporte na logística estão ligadas basicamente às questões de tempo e lugar, a fim de garantir uma maior fluidez do processo, assim como um aumento dos lucros da empresa, lendo sempre o produto ao consumidor, garantindo que este chegue a tempo e a hora, e com condições de qualidade desejável e necessária até o consumidor (MENDONÇA, 2009, p.18).

Logo, levando em consideração que o transporte seria uma dos principais elementos da operacionalidade logística, chegando a representar, em média, cerca de 60% das despesas logísticas, desempenhando um papel fundamental nas diversas dimensões do serviço ao cliente, o aspecto espacial, que garante à maior fluidez do processo circunscrito a relação empresa – produto – consumidor, deve estar condizente com as demandas, sobretudo, quando o local é importante para a dinâmica comercial que pretende-se materializar, no sentido de vinculá-lo de forma eficiente com os outros componentes da rede.

É difícil a dissociação entre os processos que envolvem o controle, a dominação e/ou a apropriação do território das redes globais e da gestão que envolve a relação local/global. Assim, o sistema logístico deve ser preparado no sentido de oferecer meios de lidar com o chamado fortuito, ou seja, com as catástrofes naturais, com as ações belicosas, com as manifestações de cunho político-social, etc. (SALLES & JÚNIOR, 2002, p.2).

Por isso a necessidade de empregar-se tecnologia nas telecomunicações, permitindo resposta em tempo real às demandas dos clientes e do mercado, assim como, deve existir um eficiente sistema aduaneiro integrado, que não prescinda necessariamente de uma EADI (Estação Aduaneira de Interior), encarregada de funções plenas de embarque, desembarque, burocratização, desburocratização, nacionalização dos produtos, etc. e, sobretudo, é preciso um bom sistema de transporte intermodal. Todavia, não existem “receitas prontas para lidar com o inesperado ou contra adversidades particulares de cada região, por mais confiáveis que sejam as análises e prospecções de mercado sempre há o fortuito” (SALLES & JÚNIOR, 2002).

Dessa forma, com tais opções (apesar das particularidades relativas ao fortuito e sem a existência de um padrão de receituário logístico), quando há a necessidade da consecução de um eficiente sistema logístico em países periféricos surgem dificuldades de conexão entre o global e a estrutura doméstica (CASTELLS, 1999, p.138/9). A deficiência de malha viária ou de integração de modais em seus “territórios-rede” interage precariamente com as dinâmicas globais, assim os agentes do território atuam de forma limitada, tendo que elaborar mecanismos de atuação logística, em curto prazo, mediante os interesses maiores do contexto transnacional. 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.

Segundo Rogério Haesbaert, devemos pensar num “território-rede” como componente indispensável que enfatiza a dimensão temporal-móvel do território, que conjugada com a “superfície” territorial, ressalta seu dinamismo, seu movimento e suas perspectivas de conexão e profundidade (HAESBAERT, 2006, p.286/7). Obviamente que tal condição relativiza a situação estática e dicotômica que o “território” possui em relação à esfera temporal. Assim a referida Zona de Fronteira, sendo um “território-rede”, possui conexões para além do seu contexto “fronteiriço”, seja na concepção reticular (como no caso da discussão agora realizada) e, antes, em relação aos processos históricos que envolvem os Estados de Brasil e Bolívia e que geram reflexos nessa fronteira.

Assim, como já frisamos, com a criação da IIRSA, surgiram construtos teóricos defensores de políticas que objetivavam ações de reciprocidades estatais no continente sul-americano, 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.

Dessa forma, para Miranda (2009), a Zona de Fronteira Brasil/Bolívia, em Mato Grosso do Sul, está inserida no contexto dos “corredores da globalização”, assim 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.

Oliveira T. C. M. (2009, p.36) ressalta que os fluxos comerciais entre esses dois centros produtores já era evidente desde a metade da década de 1980, que passaram a utilizar a rota das cidades fronteiriças para as atividades comerciais, 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.

Todavia, a conexão bioceânica entre esses dois países, que possui a citada Zona de Fronteira como “nó”, acentuou as contradições entre a ideologia da integração e a realidade efetiva. Existem algumas disjunções entre a operacionalidade do sistema logístico relacionado à Rota Rodoviária Bioceânica e os discursos de cunho ideológico que se referem à mencionada Zona de Fronteira como área estratégica para a integração econômica, política e social entre Brasil e Bolívia e as cidades que lá estão localizadas, principalmente, ao que se refere ao módulo de distribuição de mercadorias.

A rodovia bioceânica que umbilicalmente relaciona-se com esse “território-rede” consiste em um dos equipamentos operacionais da Rota que está sendo instalada para conectar os portos brasileiros aos chilenos, sendo assim, necessita de bom funcionamento e de eficiente conexão com os outros modais (hidrovia, ferrovia, dutos de gás) existentes na supracitada Zona de Fronteira e, sobretudo, somente garantirá a fluidez do escoamento de bens de importação e exportação, caso esteja em plena convergência com o sistema logístico já desenvolvido ou o que será ensejado para atender as demandas do comércio internacional.

A Zona de Fronteira em questão conta atualmente com uma EADI (Estação Aduaneira de Interior), a EADI-AGESA (Armazéns Gerais Alfandegados). Essa é a estrutura de armazenagem, na qual se processa e consolidam as operações de comércio de exportação/importação e de trânsito aduaneiro, procedimentos que ocorrem na cidade de Corumbá e logo realizado o despacho no lado brasileiro da fronteira, existe a possibilidade posterior de utilizar os armazéns de distribuição nas duas zonas francas situadas no lado boliviano que possuem maior capacidade estática de armazenagem.

A respeito das EADIs, também conhecidas como “Portos Secos”, foram criadas nos anos 90 pela Secretaria da Receita Federal com o objetivo de aliviar o fluxo de mercadorias nos portos, aeroportos e pontos de fronteira para que houvesse agilidade na liberação das mercadorias, uma vez que os procedimentos aduaneiros são executados próximos ao estabelecimento dos importadores e exportadores:

É um recinto alfandegado privado, de uso público, situado em zona secundária e voltado para facilitar o comércio em regiões distantes dos portos, aeroportos ou pontos de fronteira que apresentam expressiva concentração de cargas importadas ou a exportar. Ou seja, os portos secos são os locais fora das áreas de armazenagem de portos e aeroportos em que é possível o armazenamento, por um certo período, de mercadorias estrangeiras importadas antes de sua nacionalização, ou de mercadorias desnacionalizadas, antes de sua definitiva exportação. Além disso, as

mercadorias recebidas em portos ou em aeroportos podem ser transferidas para um porto seco por meio de regime especial de trânsito aduaneiro, o qual pode ser solicitado antes ou depois da chegada das mercadorias ao País (SEBRAE/MG, 2005, p.5).

Nesse sentido, como recinto alfandegado, está devidamente autorizado para arrecadar direitos e taxas de importação e exportação, ao trânsito aduaneiro e à exportação de mercadorias. Uma EADI possui a permissão de funcionamento mediante processo licitatório realizado pela Receita Federal. Sendo instalada, preferencialmente, próxima às áreas produtoras e consumidoras. Apesar de se constituir num recinto alfandegado privado, nas EADIs fazem-se presentes os fiscais da Receita Federal. Assim, podemos completar ao sentido de “uso público”, o fato de esses Portos Secos caracterizarem-se como mecanismos de controle do Estado.

A EADI-AGESA (Figura nº 4) enquadra-se em tais especificações, localiza-se em zona secundária<sup>25</sup>, que compreende a parte restante do “território” nacional não incluída na zona primária que são os portos, aeroportos e pontos de fronteira alfandegados, e está habilitada para o recebimento de cargas, sob controle fiscal, podendo também ser executados em suas dependências os serviços aduaneiros referentes ao comércio internacional.

**Figura nº 3 – Fachada da empresa AGESA (Armazéns Gerais Alfandegados)**



**Fonte:** FERNANDES, R. M. S., Trabalho de campo (2011).

<sup>25</sup> De acordo com o Decreto Nº 6.759, de 5 de fevereiro de 2009, no artigo 3º, inciso I, de sua redação, a zona primária é constituída pela área terrestre ou aquática, contínua ou descontínua, nos portos alfandegados, a área terrestre, nos aeroportos alfandegados e a área terrestre que compreende os pontos de fronteira alfandegados. O seu inciso II afirma a zona secundária compreende a parte restante do território aduaneiro, nela incluídas as águas territoriais e o espaço aéreo.

Segundo informações que obtivemos em nosso trabalho de campo, realizado na cidade Corumbá, a partir do relato de profissionais que atuam na cidade, no setor do comércio internacional (despachantes aduaneiros, analistas fiscais, etc.), a EADI-AGESA opera no sistema de armazenagem terceirizado. Por conseguinte, todas as operações da cadeia logística de distribuição dessa empresa ocorrem no Brasil. Os registros de dados das operações, coletas, armazenagem e distribuição, bem como os registros contábeis, cálculo dos custos operacionais e o gerenciamento da cadeia de distribuição, etc., estão integradas sobre esta plataforma.

As razões que a levaram a operar com o sistema de armazenagem terceirizado estão circunscritas as vantagens de se trabalhar com diversos modos operacionais de logística integrada existentes e que são aplicáveis a qualquer operação, constituindo uma plataforma bastante confiável e favorável a qualquer cliente; sendo possível também trabalhar com índices de medida de desempenho, controles e indicadores, calculados de um mesmo modo em múltiplas cargas.

Nas operações logísticas da EADI-AGESA há uma cadeia de estratégias elaboradas a partir do conceito de consolidação. De acordo com Salles & Júnior (2002):

Com esse tipo de arranjo cada elemento da cadeia pode conseguir custos totais de embarques menores do que custos de embarque individuais. O desafio da consolidação é a flexibilidade, o eterno equilíbrio entre custos e serviço ágil. Ao ponderar-se sobre este equilíbrio entende-se a aplicação dos múltiplos tipos de nós (métodos de distribuição e armazenagem) que se empregam na logística internacional (SALLES & JÚNIOR, 2002, p.3).

Este modelo pode funcionar a partir de qualquer ponto do “território”, vai depender das negociações comerciais entre os parceiros que viabilizam a operação e, sobretudo, das condições da infra-estrutura de transporte. Segundo o Sr. Jaime da Silva Leite, analista fiscal autônomo, que atua profissionalmente na empresa CONTIMAX LOGISTICS S/S Ltda., localizada na cidade de Corumbá:

A remessa de grandes lotes é muito mais barato do que o envio de cargas fracionadas, entretanto utilizamos os vãos livres entre as cargas, permitindo o melhor aproveitamento de espaço para agrupar várias e pequenas cargas fracionadas<sup>26</sup>.

Além da minimização dos custos através do processo de consolidação, ou seja, da remessa de grandes lotes de mercadorias, o grande desafio empresarial nos dias atuais, em relação ao Gerenciamento da Cadeia de Distribuição, é a integração externa.

---

<sup>26</sup> Entrevista realizada em 20/03/2011.

Além dos limites “territoriais” da empresa, tal integração é a que permite a redução de custos, customiza serviços e possibilita respostas rápidas (FLEURY *et al.*, 2000 p.37).

Logo, é preciso ressaltar que as empresas comerciais que trabalham com elevado valor agregado aos seus produtos e diferentes demandas, estruturam boa parte de seus fluxos logísticos sobre os grandes embarques e dependendo da infra-estrutura podem ocorrer adaptações, basta atualizar os tempos de trânsito (“*Transit Time*”), agregando também as operações típicas a outros modais (BALLOU, 2001, p.126).

No interior desse processo, as operações de consolidação foram adaptadas pela EADI-AGESA (em decorrência das deficiências na infra-estrutura de transporte que cercam essa fronteira) que adotou o modal rodoviário, combinando-o as outras formas de distribuição (transbordo, baldeação, unitização, consolidação e desconsolidação).

Assim:

A decisão pelo modal ou a combinação de modais vai além dos prazos e dos valores de frete, dependem das condições geográficas, infra-estrutura, legislação, aspectos mercadológicos e do tipo de carga (SALLES & JÚNIOR, 2002, p.3).

O Sr. Jaime da Silva Leite também explica que as operações de comércio internacional ocorrem pelo modal rodoviário, pois a Bolívia possui inúmeros problemas em relação a suas linhas férreas:

A decisão pelo modal rodoviário justifica-se pelo maior alcance, haja vistas que muitas cidades bolivianas não são abrangidas por via férrea, havendo um espaço vago não coberto por este modal entre a Rede Ferroviária Oriental e a Ocidental de aproximadamente 600 km, compreendidos entre a cidade de Santa Cruz de La Sierra e a cidade de Cochabamba, esta localizada nos altiplanos.

Ressaltamos que a linha ferroviária em Corumbá está sucateada, apesar de privatizada nos anos 1990<sup>27</sup>, realidade que contribuiu para a intensificação das operações de exportação e importação pelo modal rodoviário. Como explica Brito (2010):

A Novoeste foi privatizada no Governo Fernando Henrique Cardoso, em 1996, sendo a primeira privatização de ferrovia, no Brasil. Os problemas com o sucateamento da Novoeste continuaram após o processo de transferência para a iniciativa privada, havendo interrupção do pagamento dos compromissos financeiros que a empresa devia para o Governo Federal [...] Alguns dos estrangulamentos da ferrovia são: cerca de 700 mil dormentes danificados, aumentando a ocorrência de acidentes; baixos investimentos realizados, sucateamento do material rodante e abandono de vias, acarretando

---

<sup>27</sup> A Estrada de Ferro Noroeste do Brasil foi arrematada em 1996 pela Ferrovia Novoeste S.A. que se fundiu no ano de 1998 com a Ferronorte e a Ferrobán por meio do consórcio Brasil Ferrovias S.A.. Em 2002 houve nova cisão da Novoeste, formando a chamada Novoeste Brasil. Por fim, em maio de 2006, houve a fusão da Novoeste Brasil e da Brasil Ferrovias com a América Latina Logística, através de troca de ações entre os respectivos controladores.

aumento no número de acidentes [...] O modal ferroviário representa uma alternativa de transporte para inserir maior capacidade de competitividade, está fundamentado nos seus benefícios, como a capacidade de transportar grandes volumes, maior segurança em relação ao modal rodoviário, pelo menor índice de acidentes, roubos, pela redução dos custos do transporte e tempo de entrega, além de desafogar as rodovias e diminuir os custos elevados com manutenção e ampliações das rodovias (BRITO, 2010, p.9/10).

Além da ferrovia, na cidade Corumbá, como também, na Zona de Fronteira em questão, o transporte hidroviário se constitui num elemento inibidor<sup>28</sup> para investimentos no setor produtivo e, sobretudo, limitam o sistema logístico que fica dependente do equipamento rodoviário para a realização da maioria das atividades no comércio internacional.

Dessa forma, os problemas na infra-estrutura de transporte associados às operações de consolidação, cujo fluxo atual está circunscrito ao estabelecimento de um ponto de consolidação (EADI-AGESA) em “território” brasileiro para a recepção, armazenagem e distribuição das mercadorias, proporcionam a Zona de Fronteira Brasil/Bolívia, em Mato Grosso do Sul, um assíduo “flerte” com o fortuito<sup>29</sup>.

Os casos fortuitos são muito comuns nesta fronteira, ou seja, greves, as manifestações políticas dos Comitês Cívicos bolivianos nessa Zona de Fronteira, que chegam a interromper os fluxos de circulação de caminhões de carga em direção aos centros consumidores bolivianos por horas e até dias<sup>30</sup>, deficiência na infra-estrutura de transporte, a falta de vagões e veículos, oscilação do câmbio. Sobre o último explica o Sr. Jaime da Silva: “muitos pagamentos que se referem as nossas relações de comércio com a Bolívia são indexados ou pagos em dólares, e sempre ocorre uma flutuação muito grande para mais ou para menos causando prejuízos de difícil absorção”.

Na supracitada Zona de Fronteira o fortuito representa bem as disjunções que ainda existem entre os discursos que a apontam como área fundamental para a integração econômica e social entre Brasil e Bolívia e a realidade efetiva. Os problemas que envolvem a EADI-AGESA, o sistema aduaneiro, a logística de transporte via rodovia, a relação entre equipamentos que visam dinamizar os fluxos de mercadorias e a

---

<sup>28</sup> Brito (2010) também afirma que para chegar ao mercado argentino e paraguaio as mineradoras que se localizam em Corumbá fazem uso das vias fluviais dos rios Paraguai e Paraná, contudo, essa hidrovía apresenta restrições nas condições de navegabilidade, as maiores dificuldades circunscritas ao transporte hidroviário são: “a ponte rodoviária sobre o rio Paraguai, porque, com o desmembramento dos comboios, na passagem sob ela, chega-se a perder aproximadamente um dia com as manobras; [...] o ciclo da seca de outubro a janeiro; as curvas e meandros” (BRITO, 2010, p.10).

<sup>29</sup> Aqui aludimos ao fortuito como “fenômeno” que ao setor privado não é muito agradável, visto que dificulta as operações logísticas, ensejando, conseqüentemente, atrasos na entrega das mercadorias e aumento dos custos relacionados ao transporte.

<sup>30</sup> Faremos uma discussão sobre as manifestações dos Comitês Cívicos no item 2.3 deste capítulo.

sociedade fronteiriça, criando precárias condições de vida (sobretudo para a classe trabalhadora) em meio ao “desenvolvimento” vislumbrado pela Rota Rodoviária Bioceânica, acentuam e ampliam as desconexões entre realidade e discursos oficiais.

Todavia, nesses últimos anos, o processo hodierno de integração entre Brasil e Bolívia vem interagindo, pelo menos no discurso, com a dimensão espaço-temporal das cidades de Corumbá, Ladário, 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 mesmas estão “fadadas” a se integrarem.

No ano de 2006, por exemplo, reuniram-se em Corumbá representantes dos governos de Mato Grosso do Sul e do Departamento boliviano de Santa Cruz de la Sierra. Na oportunidade firmaram uma *Declaração Conjunta*<sup>31</sup>, no sentido de realizarem ações recíprocas nos setores da Segurança Pública, Cooperação Bilateral, Disposição de Resíduos Sólidos e Comércio Fronteiriço e Aduanas. Sobre a última questão fizeram referência ao Centro Binacional de Atendimento na Fronteira, congratulando-se pela publicação do Decreto nº 5.637, de 26 de dezembro de 2005, que dispunha sobre a entrada em vigor da Decisão do Conselho do Mercado Comum do Sul que determinava o horário padrão de atendimento em pontos de fronteira.

Receberam com muita satisfação a informação da aprovação dos Decretos Supremos nº 2.8192 e nº 5.471, ambos de 2005, relativos à incorporação em suas legislações do XXII Protocolo Adicional ao Acordo de Complementação Econômica (ACE) Nº 36, que permitia o estabelecimento da Área de Controle Integrado (ACI) nas fronteiras boliviano-brasileiras (Aduanas Binacionais, a de Corumbá está em funcionamento desde março de 2012), órgão que possibilitaria a habilitação de funcionários bolivianos na EADI-AGESA.

As autoridades discutiram também as inadequações do Tratado de Roboré para o atual contexto de integração comercial entre Brasil e Bolívia, respectivamente para Mato Grosso do Sul e o Departamento de Santa Cruz de la Sierra, aludindo sobre as dificuldades enfrentadas pelo comércio fronteiriço e sua fiscalização, levando-os a

---

<sup>31</sup> Este acordo bilateral foi firmado entre os representantes do Departamento de Santa Cruz de la Sierra e o governo de Mato Grosso do Sul, como resultado da reunião realizada no dia 20/01/2006 nas dependências da Unidade Gestora de Fiscalização Regional Oeste da Secretaria de Estado de Receita e Controle e do Sindicato Rural de Corumbá (Mato Grosso do Sul). Assinaram o documento o então vice-governador do Estado de Mato Grosso do Sul, Egon Krakhecke, o prefeito e Comandante-Geral do Departamento de Santa Cruz, Rubén Darío Cuéllar Suárez e o Prefeito eleito do mesmo Departamento, Rubén Costas Aguilera.



solicitar às autoridades nacionais de seus países a revisão, atualização e adequação, desse Tratado.

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 implementação da Rota Rodoviária Bioceânica ou quando mesma seria concluída, 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 no continente e acreditava que o Encontro Trilateral demonstrava a convergência das autoridades dos três países, ressaltando 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).

Todavia, alguns aspectos operacionais do citado corredor ainda apresentam problemas para o seu pleno funcionamento, o supracitado fortuito 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 nós de estrangulamentos que contradizem os discursos oficiais.

A EADI-AGESA, o ponto de consolidação (em “território” brasileiro) responsável pelas principais operações de recepção, armazenagem e distribuição das

mercadorias nessa Zona de Fronteira Brasil/Bolívia, apresenta-se como um dos “gargalos” em relação ao sistema logístico circunscrito as atividades produtivas relacionadas ao corredor bioceânico (Rota Rodoviária). Entrevistamos, em janeiro de 2012, o presidente da Associação Comercial de Corumbá, o Sr. Alfredo Zamlutti, que muito descontente com as atividades EADI-AGESA, afirmava:

A AGESA, é um assunto que já estou cansado de discutir, é uma empresa privada, ela não tem capacidade de absorver o número de carretas de exportação que chegam aqui, depois do carnaval eu vou participar, juntamente com o SEBRAE, de uma reunião em Iquique no Chile, porque empresas chinesas estão enviando produtos via esse porto chileno para o Brasil através da Bioceânica, enquanto os produtos entram com facilidade por Iquique, nós temos ainda que nos preparar. E um dos gargalos dessa fronteira é a AGESA, as carretas vêm e param nesse posto aduaneiro, não sei se você viu na televisão no ano passado, carretas ficavam uma semana esperando com produtos deteriorando, fizemos uma reunião com os diretores da AGESA, me disseram que a culpa não era deles e sim da Receita Federal, fomos na Receita, e tive que dizer ao responsável: ‘você já viu como seus fiscais trabalham, chegam na hora que querem, despacham o caminhão que querem’, esse episódio foi no mesmo período daquele escândalo que todo mundo recebia propina, mas já voltou todo mundo.

Como é que nós podemos exportar desse jeito, nós temos uma média de 100 carretas por dia, numa escala geral vai de 80 a 140 por dia, mas a média é de 100 carretas/dia. Nessas condições como é que nos vamos competir, do lado de lá para cá tem tudo, gente mais qualificada, melhor infra-estrutura, etc. Esse tipo de gargalo nesse lado da fronteira faz o empresário desanimar. Essa Associação hoje é a maior emissora de certificado de origem de produto de exportação e a Receita reconhece nosso trabalho, da agilidade que nós temos, mas chega na fronteira tudo para, porque fiscais tem que conferir mercadoria, certificado de origem para verificar produto brasileiro que está saindo, mas muitas pessoas compram produtos chineses e entram com o produto pelo outro lado e arrumam notas, muitos querem que façamos o mesmo, eu não vou fazer isso, então tudo para na AGESA<sup>32</sup>.

Sobre as referidas propinas, o Sr. Alfredo Zamlutti estava se referindo a “Operação Vulcano” realizada pela Polícia Federal entre 2008 e 2011. Estavam sendo investigadas empresas importadoras/exportadoras e transportadoras, despachantes aduaneiros, empresas concessionárias de serviço público, servidores públicos e outros agentes privados.

Entre os delitos cometidos, aparece crime contra a ordem tributária, facilitação de contrabando e descaminho, corrupção ativa e passiva, inserção de dados falsos em sistema de informações, falsidade ideológica, formação de quadrilha, crime contra o sistema financeiro nacional e lavagem de dinheiro. Dessa forma, com as investigações descobriu-se o envolvimento de servidores da Receita Federal em Corumbá que estavam envolvidos na consecução dos crimes<sup>33</sup>.

---

<sup>32</sup> Entrevista realizada em 27/01/2012.

<sup>33</sup> “Inquérito que investiga servidores da Receita em MS fica pronto só daqui um mês, diz PF” In: <<http://www.jornaldiadia.com.br/index.php/justica-e-ordem/>>. Acesso em: 15/11/11.

Não nos aprofundaremos em tal questão, mas as conjunturas que envolvem os processos ilícitos em relação ao comércio internacional nessa Zona de Fronteira, constituem-se num dos óbices para o contexto de integração entre as cidades que a compõem e que podem se agravar caso a participação de funcionários do Estado seja assídua nesse tipo de atividade. Vale mencionar que um dos dilemas da mencionada fronteira são as contradições de classe (entre os comerciantes bolivianos e brasileiros) que envolvem o contrabando e o descaminho, atividades que comumente estão relacionadas ao comércio informal em Corumbá e que, entre outras coisas, são úteis para respaldar discursos político-partidários.

Já em relação às declarações do Presidente da Associação Comercial de Corumbá acerca das deficiências operacionais, comumente os motoristas de caminhões carregados ficavam dias esperando nas proximidades da EADI-AGESA para que suas cargas sejam vistoriadas e liberadas em direção a aduana boliviana, no outro lado da fronteira<sup>34</sup>. Em dezembro de 2009, por exemplo, a repórter Gabriela Winkler, do Jornal “Diarionline” de Corumbá, trazia a seguinte notícia:

Caminhoneiros vindos de todas as partes do Brasil, estão enfrentando uma grande fila para entrar na Agesa (Armazéns Gerais Alfandegados) para vistoria e liberação de mercadorias exportadas à Bolívia. O fluxo começa na entrada da Agesa, próximo a fronteira, e vai até a rua Gonçalves Dias, no bairro Aeroporto. São pelo menos 2 quilômetros de fila dupla e em alguns casos, até tripla. Quem trabalha no transporte de cargas reclama na demora no atendimento. A preocupação é com o recesso de fim de ano da Receita Federal, que é responsável por conferir as mercadorias e ainda com as obras de reforma da infra-estrutura do pátio da Agesa. Na tarde desta quarta-feira, o grupo chegou a bloquear o acesso pela rua Gonçalves Dias para protestar (WINKLER, 2009, p.1).

Na ocasião, segundo o diretor da EADI-AGESA, a demora acontecia devido a algumas reformas infra-estruturais que estavam sendo realizadas no pátio da Alfândega, como também, informava que a quantidade de auditores fiscais da Receita Federal no recinto era insuficiente: “Hoje nós temos poucos auditores para atender a quantidade, são apenas três. Para suprir nossa demanda precisaríamos de no mínimo cinco auditores”. Em contrapartida na mesma conjuntura, o inspetor-chefe da Receita Federal em Corumbá, afirmava que a quantidade de auditores fiscais era suficiente para trabalhar no setor de despacho aduaneiro da cidade. Nesse caso o problema da EADI-AGESA envolvia outros fatores:

---

<sup>34</sup> Este era o procedimento realizado no transporte rodoviário de mercadorias por essa Zona de Fronteira. O caminhão passava pelos trâmites aduaneiros na EADI-AGESA e ao ser liberado, encaminhava-se para a Aduana boliviana do outro lado da fronteira, para realizar outros processos de vistoria da carga e burocratização. Com a criação da Área de Controle Integrado (ACI), que funciona na EADI-AGESA, os processos aduaneiros ficaram reduzidos somente a este ponto de fronteira.

Os auditores têm, a grosso modo, o trabalho de conferir a documentação da mercadoria e se necessário também a carga transportada. O que não demora muito tempo. O problema é que tem uma série de fatores que ocasionam a lentidão. Uma das causas são as documentações, que podem demorar para chegar por problemas nos despachantes ou nas transportadoras. Tem caminhão que fica até 5 dias esperando os documentos, ocupando o lugar de quem os têm (WINKLER, 2009, p.2).

Entretanto, Rafael Godói e Sérgio de Castro, no livro - reportagem “Fronteiras Abertas – Um retrato do abandono da aduana brasileira”, lançado em 2010, afirmam que no Porto Seco localizado em Corumbá trabalham apenas dois Auditores Fiscais e três analistas-tributários que são responsáveis pelo despacho e fiscalização de mais de 200 caminhões e aproximadamente 20 vagões de trens que fazem o transporte de cargas, o fluxo de importação e exportação é constante e com o número reduzido de funcionários da Receita Federal, existe uma fragilidade no controle das cargas que é agravada pelo grande quantidade de cargas importadas pela Bolívia, como também:

Diariamente passam pelo Porto Seco caminhões carregados com cereais, madeira, carvão, que não são devidamente fiscalizados, pois a unidade não é equipada com escâneres, o que impossibilita a conferência de todo conteúdo. Para realizar a vistoria desses veículos é necessário descarregar os produtos, o que também não ocorre por falta de pessoal (GODÓI & CASTRO, 2010, p.59).

Logo, como a infra-estrutura é ínfima e a não existe mão-de-obra suficiente para fazer cumprir as demandas de importação e exportação de forma plena, nem burocrática e muito menos de inspeção das cargas, não são somente os despachantes e transportadoras que ocasionam os congestionamentos no Porto Seco em questão, a burocracia esbarra na falta de funcionários e de infra-estrutura. Ressaltamos que sem a liberação da Receita Federal as mercadorias não seguem os seus destinos e com todos esses problemas não ocorre agilidade nas operações.

Dessa forma, tal quadro contribui também para o contrabando e descaminho e, sobretudo, com a falta de dinamismo na fluidez das cargas via modal rodoviário, a função de “elo” estratégico do transporte internacional, conferida a Zona de Fronteira em questão, fica comprometida.

É preciso ressaltar que na logística internacional de distribuição, o tempo médio para recebimento de um lote, tão logo o exportador assinale que o material está pronto, é de quinze dias e que a execução dos cálculos de custos é semanal, ou seja, existem dois lapsos de tempo de ajuste dentro de um ciclo de transporte, o descompasso entre as programações do exportador e as programações logísticas (SALLES & JÚNIOR, 2002, p.03). O que significa que problemas infra-estruturais, associados com o teor

burocrático na EADI-AGESA, que acarreta atrasos, proporcionam prejuízos de caixa à empresa exportadora, que, entre outras coisas, pagam estadias no interior do Porto Seco, onerando os custos de transportes das mercadorias.

Segundo o analista fiscal autônomo Jaime da Silva Leite, além da infra-estrutura precária para as atividades de embarque e desembarque, no referido Porto Seco, existe pouca qualificação profissional dos fiscais da Receita Federal:

O grave problema de Corumbá, além da pouca estrutura do Porto Seco - AGESA é a falta de capacitação dos funcionários da Receita Federal que trabalham na área de aduana, num período passado, mais especificamente na época da construção do Gasoduto Bolívia-Brasil, com a mesma e/ou menor quantidade de mão de obra operava-se um volume maior de carga e hoje com até um pouco mais de estrutura a demanda caiu, pois muitos agentes são recém concursados e ou cedidos de outros órgãos e lamentavelmente vem fazer daqui laboratório de aprendizado, haja vista que naquela época cheguei a liberar entre 28 a 40 carretas em um único dia, e hoje isso é praticamente impossível. E para ser mais específico e claro, a AGESA foi implantada “nas coxas”, nunca possuiu sequer a mínima ETO (Estrutura Técnica Operacional) para operar, não possui guindastes compatíveis para cargas com mais de 35 toneladas, para isso às vezes chegam a operar com 3 a 4 guindautos (caminhões com munck) locados de terceiros, falta mão-de-obra capacitada e coordenação, tanto da parte privada quanto da pública<sup>35</sup>.

Por sua vez, o presidente da Associação Comercial de Corumbá, o Sr. Alfredo Zamlutti:

O grande problema não é nem a infra-estrutura, o problema primeiramente está na burocracia. E não sei se você sabe, mas os fiscais da Receita não gostam de vir para cá, fazem tudo para serem transferidos para outro lugar, complicam, criam vários problemas, isso já está provado. E segundo a infra-estrutura, a AGESA tem essa concessão, mas ela não cumpre nada do que determina a lei. Qual é o resultado disso tudo, há um desgaste nas relações entre Associação comercial de Corumbá e AGESA<sup>36</sup>.

Assim, apesar do planejamento governamental e privado, realizado por grupos de estudo e empresas de Brasil e Bolívia, resultado desse contexto integracionista, discutindo propostas e os benefícios que a Rota Rodoviária Bioceânica pode acarretar para as áreas envolvidas no projeto, visualiza-se ainda precariedades no sistema de armazenagem para a estocagem de mercadorias destinadas a exportação por esta Zona de Fronteira, seja do lado brasileiro como do boliviano.

Há falta de equipamentos necessários para a movimentação e para o transporte de cargas: guindastes, guinchos, carretas, caminhões e vagões, e segundo os caminhoneiros que entrevistamos, o cenário é ainda mais precário no lado boliviano em comparação ao brasileiro, sobretudo, em face das desproporcionalidades de seu parque automotor habilitado ao transporte internacional.

<sup>35</sup> Entrevista realizada em 25/01/2012.

<sup>36</sup> Entrevista realizada em 27/01/2012.

Entretanto, se a EADI-AGESA apresenta-se operacionalmente disjuntiva em relação ao processo integração pautado pela materialização da Rota Rodoviária Bioceânica, na dimensão política (pelo menos no ponto de vista dos altos escalões do Estado brasileiro e boliviano) esse recinto alfandegado ganhou funcionalidade, no que diz respeito aos estreitamentos estatais entre Brasil e Bolívia, ao se tornar o único “palco” das operações aduaneiras da mencionada Zona de Fronteira. Instalou-se na EADI-AGESA uma Área de Controle Integrado (ACI).

Nas instalações da EADI-AGESA, funcionários da Receita federal do Brasil e da aduana boliviana, que se localizava em Puerto Quijarro, estão realizando os trâmites aduaneiros em conjunto desde o dia 1º de março de 2012. A aduana binacional foi criada com o intuito de dar rapidez nas transações comerciais. Como explica Eduardo Fujita, o novo inspetor-chefe da Receita Federal em Corumbá:

Anteriormente, os trâmites para a exportação eram feitos duas vezes: a primeira quando a mercadoria chegava à sede da Receita Federal e após atravessar a fronteira era feita a importação na Aduana da Bolívia. A partir do acordo, as duas etapas foram reduzidas apenas em uma, no entreposto corumbaense (GARCIA, 2012, p.1).

O inspetor-chefe também ressalta que a Aduana Binacional “Auxilia o nosso controle porque permite troca de informações entre Receita Federal do Brasil e a Aduana da Bolívia, possibilitando agilidade na tramitação” (Idem, p.1).

Na cerimônia que marcou assinatura do acordo de criação “Área de Controle Integrado” entre Receita Federal do Brasil e Aduana Nacional da Bolívia, o gerente regional da Aduana do departamento de Santa Cruz, William Castill, ressaltava a importância da parceria entre os dois Estados: “É fundamental porque nos permite controle e eficiência no trabalho das ações de comércio exterior. É uma ferramenta que possibilita o combate ao contrabando que tanto prejudica as transações em nosso país” (GARCIA, 2012)

Para o prefeito de Corumbá, Ruitter Cunha de Oliveira, presente no evento, tal ação demonstrava as boas perspectivas no setor de exportação, pois:

Ninguém investe em algo que não esteja dando resultados. Estamos em uma região estratégica, na fronteira com a Bolívia e na rota bioceânica que ligará os oceanos Atlântico e Pacífico. Os investimentos feitos pela Receita demonstram que a cidade caminha para se tornar, novamente, extremamente importante para o escoamento da produção (GARCIA, 2012, p.1)

Nota-se, neste e nos anteriores, discursos de Estado, sobretudo, ao que diz respeito ao controle do contrabando e descaminho de mercadorias. Mas apesar de unificar as operações aduaneiras de importação e de controle, reduzindo-as somente ao

recinto alfandegado de Corumbá<sup>37</sup>, sem a resolução das questões que envolvem a Estrutura Técnica Operacional da empresa, as deficiências do processo aduaneiro permanecerão, agora, mantidas num único ponto de fronteira.

Ademais, percebe-se que, apesar dos discursos de integração (principalmente aqueles que elegem a Rota Rodoviária Bioceânica como o grande instrumento para a sua realização) a criação da Área de Controle Integrado, edificada nas instalações da EADI-AGESA, demonstra que tanto o Brasil quanto a Bolívia não estão dispostos a renunciar aos seus “limites internacionais territoriais”.

Com a redução dos trâmites aduaneiros a um ponto de fronteira somente, a fim de melhorar o controle sobre os fluxos internos e externos, o que ocorre é o deslocamento das barreiras fiscais do Estado boliviano para um “limite externo” em “território” brasileiro. A aduana binacional favorece e intensifica ainda mais a delimitação do exercício das funções do “Estado territorial”, ou seja, possibilita a esse ponto de fronteira aumentar as atividades de controle legal, fiscal e militar de dois Estados, dando continuidade ao regime de pedágios e permissão de passagem, quando o mais aconselhável seria desobstruir o controle em zonas primárias e engendrar mecanismos de fiscalização e de desembaraços aduaneiros diretamente em zonas secundárias.

Nesse sentido a edificação do poder de dois Estados num recinto alfandegário único, sem a resolução dos problemas na sua infra-estrutura e no seu quadro operacional, pela nossa reflexão, não virá a contribuir como filtro aos fluxos internacionais de comércio dessa Zona de Fronteira e muito menos Brasil e Bolívia conseguirão combater os processos que envolvem as práticas ilícitas. É axiomático que as mercadorias ilegais passam ao largo dos postos aduaneiros.

Deste modo, os problemas relativos às práticas ilícitas nessa fronteira devem ser resolvidos através de operações conjuntas do Estado brasileiro e boliviano, entretanto as mesmas não podem se limitar as zonas primárias (como é o caso da EADI-AGESA).

---

<sup>37</sup> É preciso mais uma vez ressaltar que antes da instalação Área de Controle Integrado (ACI) os veículos de carga chegavam ao referido Porto Seco, a documentação era conferida pelos fiscais da Receita Federal e em seguida liberadas. Após o processo de desnacionalização do produto no Brasil, as cargas se dirigiam a aduana boliviana em Puerto Quijarro, conhecida pelos profissionais da área nessa fronteira, como “chiqueirinho”. De acordo com os motoristas que entrevistamos, através desse processo, mesmo se suas mercadorias estivessem com a documentação em ordem, levava-se em média de 48 a 72 horas para a liberação no Brasil e entre 24 a 36 horas na aduana boliviana. Assim como, caso o veículo seguisse para nacionalizar a mercadoria nas aduanas interiores em Santa Cruz de la Sierra, existia um acréscimo de 72 a 96 horas para liberação.

Uma divisão de repressão ao contrabando e descaminho poderia ser criada, composta por agentes bolivianos e brasileiros, para atuar em zona secundária, ou seja, para além do Porto Seco da AGESA, podendo realizar operações tanto nas cidades bolivianas quanto nas brasileiras dessa Zona de Fronteira.

Segundo Godói & Castro (2010), por falta de pessoal e por determinação da inspetoria, em Corumbá a fiscalização da Receita Federal do Brasil estava restrita as zonas primárias, ou seja, a EADI-AGESA e ao posto aduaneiro no “limite” do “território” brasileiro com a Bolívia, e “muitos veículos vem da Bolívia com apenas parte da mercadoria e, após atravessar a fronteira, o restante dos produtos é carregado sem que haja fiscalização” (GODÓI & CASTRO, 2010, p.50). Dessa forma, não é a criação de uma aduana binacional, com capacidade de atuação somente em zona primária, que irá resolver problemas como o contrabando e o descaminho de mercadorias, ou até mesmo, do tráfico de drogas ilícitas.

Assim, pensamos que o sistema de *Entrepósito Aduaneiro* seria interessante para as operações logísticas realizadas na Zona de Fronteira Brasil/Bolívia, em Mato Grosso do Sul. Tal sistema facilitaria o desembaraço nas operações aduaneiras e a fiscalização em relação às questões ilícitas, pois as operações seriam realizadas diretamente em zonas secundárias.

Ressaltamos que *Entrepósito aduaneiro* é um regime, enquanto que os Portos Secos são os locais nos quais são armazenadas as mercadorias, estejam elas ou não sob algum regime aduaneiro. Trata-se de um sistema que possibilita a desconcentração e descentralização dos estoques, a criação de “estoques externos” da empresa, por meio do depósito de mercadorias importadas ou desnacionalizadas (destinadas à exportação) em local sob controle fiscal, com suspensão do pagamento de impostos até a sua nacionalização (processo de desembaraço aduaneiro da importação) e despacho para consumo (SEBRAE/MG, 2005, p.8/9).

Acredita-se então que um centro de consolidação logístico seria uma forma eficiente para administrar a complexidade das cadeias de distribuição dos exportadores e de seus clientes (FLEURY *et al.*, 2000, p.204). Salles & Júnior (2002) também afirmam:

[...] que as características do produto, a demanda e a necessidade de flexibilidade podem levar á descentralização de estoques. Estes centros são, na verdade, armazéns onde as cargas são recebidas, armazenadas e depois reconfiguradas e parceladas para expedição e redespacho atendendo ás múltiplas necessidades dos clientes (SALLES & JÚNIOR, 2002, p.5).



O sistema de *Entrepostamento Aduaneiro* poderia ser utilizado na modalidade de despacho de distribuição consolidada e também da fracionada, visto que mitigaria o congestionamento dos veículos no pátio da EADI-AGESA e de cargas em seus armazéns, permitindo despachá-las a partir de outros pontos, facilitando o seu efetivo desembaraço aduaneiro:

Estes depósitos alfandegados, licenciados pelo governo, permitem o armazenamento de mercadorias antes dos pagamentos dos impostos alfandegários. A grande vantagem nessa operação é que os custos incidentes durante este processo são frete, manuseio, seguro e armazenagem, colocando a mercadoria nos mesmos patamares do mercado internacional, pois nesta condição não há o recolhimento dos impostos uma vez que a carga permanece em território nacional, mas sob tutela alfandegária como se fosse uma carga em trânsito (SALLES & JÚNIOR, 2002, p.5).

Dessa forma, a carga poderá ser desembaraçada em lotes, caixas ou até em uma única unidade em recintos descentralizados. Este regime permite que as cargas possam ser abertas, inspecionadas, sem que o desembaraço seja realizado exclusivamente no recinto alfandegado da AGESA. Como também, possibilita que a carga seja transferida para armazéns alfandegados, permanecendo sem nacionalização por até um ano ou dois, dependendo da situação.

Assim, o modelo sem entrepostagem, na qual atua a EADI-AGESA (agora binacional) em que carga direcionada tanto para a Bolívia quanto para o Brasil é desembaraçada na sua totalidade na própria aduana localizada em território brasileiro, (após do despacho de exportação e da autorização de saída da carga para entrega no exterior), daria lugar ao modelo de *Estrepostamento Aduaneiro* na qual a carga é removida dos depósitos do exportador diretamente para uma zona secundária, dando início ao processo de exportação e conseqüentemente ao desembaraço aduaneiro.

Para que isso ocorra de forma plena é necessário que o local alfandegado (licenciado pelo governo) possua um sistema informatizado que possibilite controlar os saldos de cada lote a cada operação (SALLES & JÚNIOR, 2005), como também, é preciso que os agentes da Receita, seja do Brasil ou da Bolívia, estejam destacados para atuarem nesses armazéns e provedores de solução logística.

Mediante ao que fora apresentado, constata-se que apesar de um antigo sonho estar se materializando, como se referiu o governador de Mato Grosso do Sul, o “território-rede” (Zona de Fronteira em questão) apresenta algumas deficiências logísticas que precisam ser solucionadas. O aspecto operacional da EADI-AGESA, no quadro em que apresentamos, pode comprometer a fluidez do comércio internacional que se espera entre Brasil e Bolívia via modal rodoviário através da referida Rota. A

priori, parece que a própria Zona de Fronteira em vários aspectos logísticos e infra-estruturais é o próprio fortuito.

É preciso ainda ressaltar, o sistema de *Entrepósito Aduaneiro*, que se adapta ao modal rodoviário, teria uma maior eficácia se estiver agregada às operações multimodais, facilitando ainda mais redução de fretes e desmobilizando estoques, de grande valia para mercados cuja demanda seja instável e com risco cambial atrelado (como é o caso das atividades de comércio internacional que envolve a Zona de Fronteira Brasil/Bolívia, em Mato Grosso do Sul).

Assim como, para o setor de transporte e logística aduaneira integrada possa melhor funcionar nesta fronteira, na EADI-AGESA precisam ser realizadas várias adequações que consistem no aumento da Estrutura Técnica Operacional (ETO), com a aquisição de maiores e melhores equipamentos para movimentação de cargas como guindastes, guinchos, empilhadeiras, pontes rolantes de cargas e etc., além da ampliação da capacidade estática de armazenagem e do pátio de veículos para liberação sobre rodas.

## **2.2 – O anel viário de Corumbá: “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 conecta fisicamente a BR-262 a marca “limítrofe” 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 viário 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 (Figura nº 5) dessa infra-estrutura, o Ministro dos Transportes, Paulo Sérgio Oliveira Passos, afirmou que o mencionado empreendimento seria importante para o “desenvolvimento” sócio-econômico 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 da infra-estrutura rodoviária 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 população corumbaense, ressaltando também a importância da classe política local e da união da mesma com os governos estadual de 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 (DOURADOSAGORA, 2010, p.1).

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 (DOURADOSAGORA, 2010, p.1).

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

**Figura nº 4 – Inauguração do Anel Rodoviário de Corumbá**



**Fonte:** <<http://www.delcidio138.com.br/noticias>>. 28/06/10. Acesso em: 10/01/2012.

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 equipamento potencializa a circulação de veículos pesados no perímetro urbano da cidade<sup>38</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. O objetivo 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 pesados 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 6 e nº 7), 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 Gonçalves Dias, que dá acesso a EADI-AGESA.

**Figura nº 5 – Aspecto de um dos acessos do anel viário de Corumbá – Rua Rio Grande do Sul**



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

<sup>38</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).

**Figura nº 6 – Trecho do anel viário de Corumbá – Rua D. Pedro II**



**Fonte:** FERNANDES, R. M. S., Trabalho de campo (2011).

Devido à sinalização precária, muitos veículos de grande porte não se utilizam do 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 foto nº 3).

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 viário) 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 Soarez, 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 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>39</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 a primeira.

Em meio a uma conjuntura que visa integrar através de uma rodovia e trazer o “desenvolvimento”, de certa forma, a população domiciliada na área do anel viário encontra-se desprovida das ações do poder público ao que se refere aos serviços básicos que lhe garanta o mínimo de segurança em relação ao tráfego de veículos.

Entrevistamos em fevereiro de 2011, o Sr. José Luis da Silva, que reside na rua Goiás, cruzamento com a Gonçalves Dias (trecho final do anel rodoviário), casa nº 1, que nos afirmou:

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 contorno 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

---

<sup>39</sup> Entrevista realizada em 10/01/2011.

desse lugar, ou seja, as interações do anel viário 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 do equipamento vivem a expectativa do “desenvolvimento”, sem ao menos saberem que estão inseridas numa “terra que não é de ninguém” e interagindo com a materialização de um dos vetores da ideologia da integração que está proporcionando uma reprodução do espaço, o transformado de forma assimétrica e acentuando as diferenças já existentes.

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 (Figura nº 8) supracitada pelo Sr. João faz parte da continuação da Rua D. Pedro II em direção a rua Goiás, trecho final do anel viário que dá acesso a EADI-AGESA.

**Figura nº 7 – Curva de acesso a Rua Goiás**



**Fonte:** FERNANDES, R. M. S., Trabalho de campo (2011).



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

Aqui mais uma vez ressaltamos que o Estado dá moradia a sua população (Figura nº 9), mas o conflito encontra-se no fato de que, apesar de fazê-lo, com o contexto histórico de criação de uma Rota Rodoviária Bioceânica, integradora 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.

**Figura nº 8 – Placa do Programa “Feliz Viver” localizada na Rua Goiás – 338 Unidades Habitacionais**



**Fonte:** FERNANDES, R. M. S., Trabalho de campo (2011).

Principalmente, porque por todo trecho do referido anel viário a população ocupa a chamada faixa de domínio (e futuramente um número maior de pessoas irá 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, 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 viário” 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, a população torna-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 a própria população que as ocupam.

Com tais pressupostos, as precárias interações (até agora apresentadas na área do mencionado anel viário) e aquelas que possivelmente podem ocorrer, são (e podem tornar-se) 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 viário 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 o que a mesma determina, visto que o PAC é um programa que proporciona à população mais carente o direito a moradia, entretanto, a construção de unidades habitacionais ao longo de uma via de transporte federal (o supracitado anel viário), que não respeita plenamente a faixa *non aedificandi*, enseja um vário 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. O mencionado anel viário é um elemento da ideologia da integração, cuja sua operacionalidade visa potencializar os fluxos do transporte internacional, contribuindo também para a dimensão política do relacionamento entre Brasil e Bolívia, todavia, a sua instalação é um desdobramento de uma medida paliativa de cunho político-partidário.

Como afirmou o supracitado senador, 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 infra-estrutura 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 de 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>40</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 população 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 estabelecera, quando fora criado há quase quarenta anos atrás.

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 na mesma seja levantada 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 de forma harmônica iria permitir que o projeto fosse questionado? É evidente que o referido anel viário levou o poder público local a materializar as mencionadas unidades habitacionais (financiadas

---

<sup>40</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).

pelo governo federal, com recurso do PAC) ao longo de sua faixa de domínio, sobretudo, porque é inexorável que uma das intenções dessas ações é angariar votos.

O anel viário 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 Soares, também frisou:

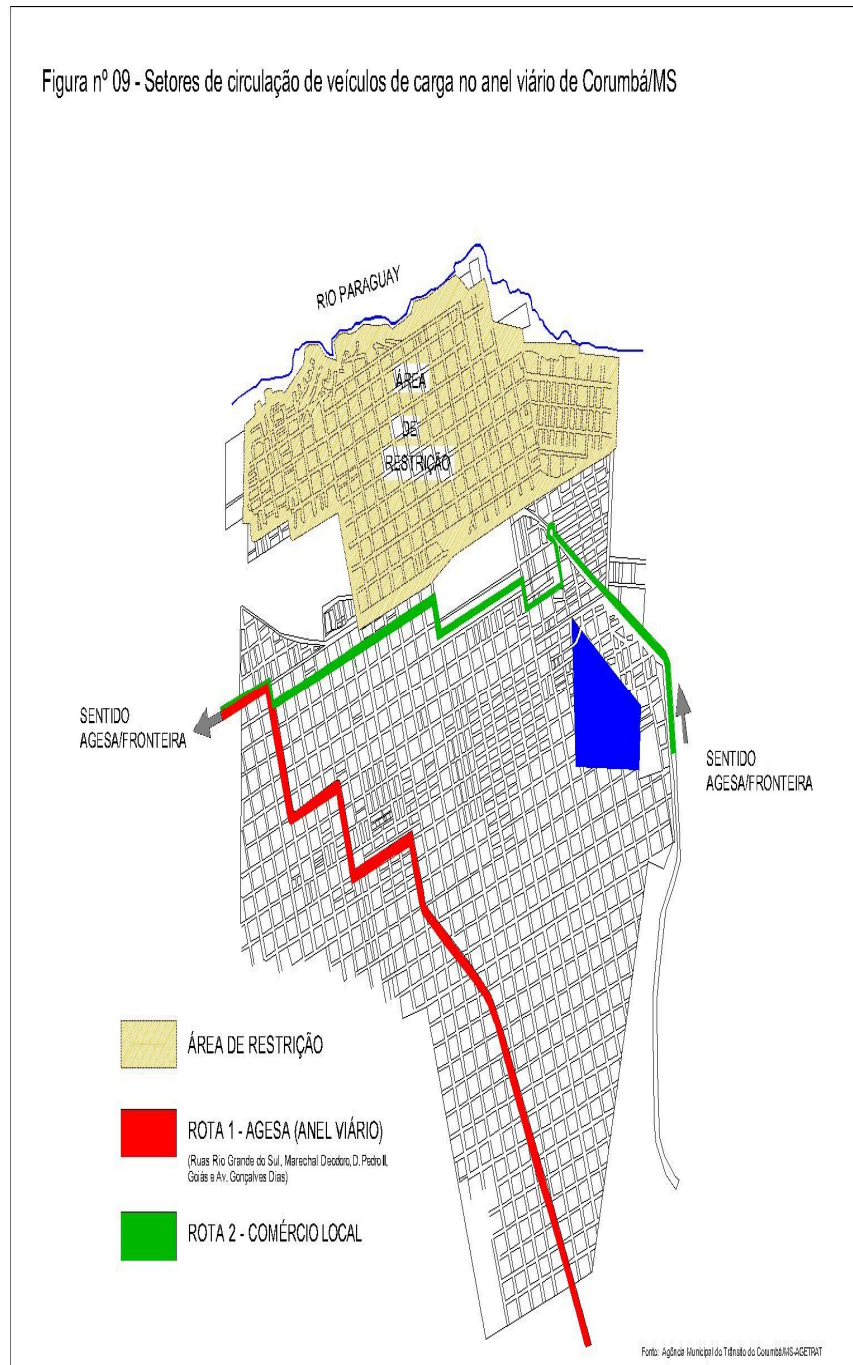
O anel viário não é mais viável, pode resolver o problema do centro da cidade, mas não do novo ordenamento urbano, já que o crescimento urbano de Corumbá segue em direção a parte alta. E o nosso grande problema é que não há uma sinalização na rua 21 de setembro com a Rio Grande Sul, assim os caminhões 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>41</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 (Figura nº 10). 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 comércio e 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>41</sup> Entrevista realizada em 10/01/2011.

Figura nº 09 - Setores de circulação de veículos de carga no anel viário de Corumbá/MS



Com a criação da Rota nº 2, muitas empresas transportadoras e exportadoras foram realocadas para a rua Monte Castelo, a concentração de caminhões nessa região da cidade de Corumbá é intensa (Foto nº 11). Segundo o planejamento da AGETRAT, os veículos pesados devem fazer o “contorno” pelo anel, chegando a rua Gonçalves Dias, dirigirem-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 através via anel.

**Figura nº 10 – 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 viário e o deslocamento das empresas transportadoras “pode resolver o problema do centro da cidade”, como ressaltou o Supervisor da AGETRAT, mas 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 viário, 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>42</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 arreventado. 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>43</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 do Anel viário 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 as benéficas do 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 crianças, disse Terezinha Esquer moradora do bairro por onde passa o contorno (www.delcidio138.com.br, acesso 25 set. 2011).

---

<sup>42</sup>Entrevista realizada em 22/01/2012.

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

Por conseguinte, apesar de a entrevistada estar domiciliada na área em que se localiza o anel rodoviário, a matéria deixa entender 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 do anel viário, também vive na cidade de Corumbá. As mudanças para essa parte da população não vão ocorrer? O preço do “desenvolvimento” para os mesmos é diferente?

Como o anel viário de Corumbá é produto de articulações conjunturais, relacionadas à dimensão político-partidária, as deficiências infra-estruturais e logísticas existentes na cidade de Corumbá, principalmente, nos setores relativos ao anel rodoviário, contraditam as benesses que a ideologia da integração prega, ao externalizar a idéia de que realmente as mesmas irão acontecer para todos.

Nota-se que as materializações dessa ideologia da maneira que ocorreram em Corumbá, 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 conseqüência 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 na vias de acesso, deixando-as intransitáveis em determinadas horas do dia. Frisamos que a sustentabilidade não consiste somente em preservar faunas e flores, no meio 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 conseqüência de outros interesses. Como também, constatou-se que os veículos pesados acessam esse setor sem utilizarem o anel viário, desfuncionalizando o equipamento que surgiu para minimizar determinadas interferências no deslocamento diário da população em seu liame com a cidade.

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 viário 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 da cidade, 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 supracitados órgãos (AGETRAT e GETRAM) devem saber é que não há como dissociar a “estrada” da cidade. E 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 (no bojo de ações que dizem respeito da materialização da Rota Rodoviária Bioceânica e do anel viário), 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 o mesmo tem percurso por áreas particulares que precisam ser desapropriadas e isso leva tempo. Vamos ter nos contentar com o que temos.<sup>44</sup>

Entretanto, no dia 23/07/09 o mesmo secretário, em uma cerimônia pública realizada na cidade de Ladário, destacava a participação de vários membros da sociedade política desta e de Corumbá, que contribuíram para que ocorresse o asfaltamento do mencionado anel e 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).

---

<sup>44</sup> Entrevista realizada em 21/01/2012.

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 (depois de dois anos de funcionamento). 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 sociedade política (do legislativo e do próprio executivo) de Corumbá com o governo do estado de Mato Grosso do Sul. Muitos cismas passaram a ocorrer em consequência da construção de residências na antiga área destinada ao distrito industrial da cidade (uma iniciativa do segundo), assim quando os políticos estavam em harmonia o anel viário era apresentado como a realização de um grande “sonho”, todavia agora, em ano de eleições municipais, por alguma razão as deficiências técnicas desse equipamento começam a ser constatadas, sobretudo, por alguns segmentos da classe política de Corumbá.

Em nosso trabalho de campo, realizado pelo trajeto do anel viário, constatamos que, além da rodovia (em sua maior parte) inserir-se no perímetro urbano na parte sul da cidade de Corumbá, todas as ruas citadas são estreitas, sem acostamento em alguns pontos, tornando-se difícil o tráfego de dois veículos pequenos, 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, levando-se 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 o mesmo tenha largura máxima de 2,60 metros, um comprimento total simples de 14 metros ou total articulado de 18,15 metros, com reboque de 19,80 metros ou comprimento total de CVCs (Combinações de Veículos de Carga) de no máximo 30 metros, como também, é preciso ressaltar que os veículos articulados de até 22,40 metros possuem 4,70 metros de altura.

Frisando também, que no referido trecho do anel viário constatamos a existência de rotatórias superdimensionadas que obrigam os veículos a fazerem manobras muito fechadas e arriscadas em virtude das suas dimensões, como 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.

Assim, 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, o que numa área considerada estratégica não pode ocorrer. Desse modo, no anel viário 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 e com peso de 45 toneladas, para a empresa UNAGRO Bolívia S. R. L., não pode ser realizado pelo anel viário:

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 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>45</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 infra-estruturais 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. Frisamos também que esse episódio ocorreu em setembro de 2010, na ocasião o anel viário tinha sido inaugurado recentemente, o

---

<sup>45</sup> Entrevista realizada em 20/03/2011.

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 integração das operações de transporte do comércio internacional entre Brasil e Bolívia que tem a Zona de Fronteira em questão como “hub”. Novamente destacamos que na logística de transporte, os padrões geométricos dos modais devem ser seguidos, pois senão ao transporte das mercadorias impingem-se limitações.

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, observou-se que todo complexo (ou a sua maior parte) infra-estrutural 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 sujeito do 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, as deficiências técnicas no sistema logístico e de transporte existem e caso persistirem, essa Zona de Fronteira e o “Anel viário”, tornar-se-ão “pedras no meio do caminho” para operações que exigem maiores complexidades logísticas. Segundo o próprio analista-fiscal, o Sr. Jaime da Silva Leite, “essas operações são simples, basta o modal estar adequado as manobras referentes à dimensão desses veículos, dando acessibilidade e acomodação no tráfego, mas não existe infra-estrutura adequada aqui”.

Outro caso que atesta as limitações ou as inadequações geométricas do contorno 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 (Figura nº 12) utilizadas na construção de um viaduto na área central da cidade de Corumbá, localizado na rua 13 de junho. De acordo 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 dá 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 idéia, na operação a carretas ocuparam os dois lados da via, nós desviamos o trânsito para as mesmas 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>46</sup>

Logo, estavam sendo transportadas 48 vigas de 17 toneladas cada uma, na operação foram utilizadas Carretas Dolly (Figura nº 13), que são Rodotrens com dois semi-reboques, podendo carregar até 74 toneladas com nove eixos, que são ligados entre si por um veículo intermediário chamado Dolly, que podem 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 aclive 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 ambiental, se comparadas às obras de duplicação de rodovias (MELO & SETTI, 2007, p.16).

---

<sup>46</sup> Entrevista realizada em 20/01/2012.

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 viário 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.

**Figura nº 11 – Vigas de concreto (ao fundo) para a construção do viaduto da Rua 13 de junho**



**Fonte:** FERNANDES, R. M. S., Trabalho de campo (2011).



**Figura nº 12 – Carreta Dolly**



**Fonte:** <<http://tglpesados.com.br/index.php/>>.28/06/10. Acesso em: 10/01/2012.

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 freqüentes. 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>47</sup>

Como podemos perceber o equipamento rodoviário está geometricamente inadequado. Os depoimentos do Supervisor do GETRAM e do analista-fiscal apresentam pontos semelhantes ao que se refere às limitações operacionais do complexo infra-estrutural rodoviário que abrange o anel viário, no sentido de proporcionar condições de acessibilidade e tráfego às Combinações de Veículos de Cargas (veículos

---

<sup>47</sup> Entrevista realizada em 20/01/2012.

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 viário, 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, que está no limiar da ideologia da integração e a realidade histórica, 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 infra-estruturas, como a exemplo do anel viário, que exprimem uma relação entre os

constrangimentos do território e as técnicas dominadas pelo homem, ensejado 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 da população que o “desenvolvimento” tem seu preço.

Dessa forma, é inevitável afirmar que o projeto Rota Rodoviária Bioceânica, cujo anel viário é parte, pelo menos nessa Zona de Fronteira, ignora a produção historicamente constituída desse setor da cidade de Corumbá, no qual a população construiu 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 do Estado e dos grupos ligados ao mesmo, 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 treze de Junho é uma infra-estrutura de transporte cujo projeto original remonta a década de 1970 (a exemplo do projeto do anel viário), o objetivo era diminuir o fluxo de veículos da Rua Dom Aquino Corrêa<sup>48</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, ressaltamos também que na planta original da cidade, o local, no qual se encontra atualmente o equipamento, ficava fora do perímetro urbano.

Todavia, atualmente no final desta via existe o terreno em que fora construído o prédio da Prefeitura da Cidade Corumbá (executivo e legislativo) e ao lado dessa edificação encontra-se o CAIC – Centro de Atendimento Integral a Criança – Padre Ernesto Sassida. Dessa forma, a área destinada para a instalação de um trecho

---

<sup>48</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.

rodoviário que daria continuidade a rua 13 de junho, vinculando-a a Rodovia Ramon Gomes, está inapropriada para a 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 pela população local como o “buracão da treze”, que somente podia ser acessado pela “escadinha da treze”.

O fato é que nas encostas dessa cratera residiam 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 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 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 deslocadas para as mencionadas unidades habitacionais construídas com recurso do PAC, ou seja, estas pessoas foram encaminhadas para as residências que se localizam na faixa de domínio do anel viário (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 nesse fato é que esses aparelhos urbanos se localizam na faixa de domínio das rotas alternativas<sup>49</sup>, que por falta de sinalização, os veículos pesados acessam pra chegar ao anel viário, fazendo então percursos que passam por grande parte do Bairro Nova Corumbá, visto que o acesso pelas vias alternativas, a partir desse conjunto habitacional, dá acesso às ruas do anel viário.

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

---

<sup>49</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 Ciríaco 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 viário 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.

Corumbá, via BR-262, acessam o anel rodoviário sem trafegarem pela rua Rio Grande do Sul (acesso para a entrada oficial do anel viário). 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 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, com fluxos inerentes a Rota Rodoviária Bioceânica, até o momento, interage de forma precária com a população, 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.

O equipamento e sua limitada funcionalidade vão de encontro ao contexto temporal da cidade de Corumbá, reconfigurando o território mediante os interesses hegemônicos, inseridos nos discursos da ideologia da integração, que de alguma forma materializa antigos sonhos, todavia que acentuam as assimetrias já existentes na realidade efetiva (histórica e geográfica) desse território.

### **2.3 – A soberania: uma questão para se discutir o “ser” e o “dever ser”**

Em Mato Grosso do Sul, na Zona de Fronteira Brasil/Bolívia, as cidades que a compõem, possuem sociedades distintas, com classes políticas e civis, que exigem e lutam por demandas particulares e que se apropriam e fazem uso do território conforme sua visão de mundo, seus interesses e sua cultura (nesse caso da cultura política).

Dessa forma, os interesses de classe podem ir de encontro à conduta dos órgãos governamentais que atuam no território fronteiriço, sobretudo, quando não existirem leis específicas que facilitem as relações de comércio em uma área internacional, a circulação de bens e pessoas ou que possa estar atenta aos dilemas inerentes a uma fronteira marcada também pelo ilícito, ou seja, caso o elemento governo não esteja em plena convergência com a realidade efetiva desse território a ideologia oficial entra em contradição com a primeira.

Nesse contexto, aquele território fronteiriço dotado de flexibilidades e que de acordo com o discurso oficial não deve ser visto como “borda” do Estado, ganha

“limites”, principalmente, se a ideologia em seu contexto macro estiver divergente dos interesses das classes da localidade. Por conseguinte, esse espaço de transitoriedade e de condensações sociais (Zona de Fronteira) é diretamente influenciado pelas relações do “ser” (realidade efetiva) e do “dever ser” (ideologia da integração).

O “ser” corresponde ao indivíduo, aos grupos de cunho partidário, profissional, etc., que ensejam suas dinâmicas a partir das relações de poder, como também, pode se constituir num quadro conjuntural econômico e histórico (o atual processo de integração entre Brasil e Bolívia via Rota Rodoviária Bioceânica é um “ser”), ou seja, a realidade efetiva. O “dever ser” é a norma, o ordenamento puramente normativo (DOEHRING, 2008, p.26). No caso dessa discussão, a norma aqui é a ideologia da integração e as normatizações jurídicas que Brasil e Bolívia operacionalizam em relação as suas questões nacionais.

Assim, o fato de um indivíduo ou grupo ser forte não garante que outros devem obedecê-lo ou que o “dever ser” será materializado sem contestações, contudo, dependendo da força de determinados grupos “pode-se formular uma norma de direito que diz: deve-se obedecer ao forte”, ressalta Karl Doehring.

Nesse último caso, a força adquiriu um conceito normativo, ou seja, a ideologia pode ser exteriorizada como verdade em uma determinada conjuntura, no caso de Brasil e Bolívia, o liame da Rota Rodoviária Bioceânica com a Zona de Fronteira Brasil/Bolívia, em Mato Grosso do Sul, constitui no principal elemento da ideologia da integração (norma) entre os dois países.

Todavia, essa Zona de Fronteira é caracterizada por interações informais que vão além das concepções normativas do Estado e/ou que venham criar programas de cooperação entre Estados, sendo assim, as cidades localizadas nessa área fronteiriça produziram dinâmicas próprias, pautadas pelas diferenças culturais (e por suas aglutinações), pelos distintos interesses de suas classes sociais, que concomitantemente usufruem do território a partir de perspectivas objetivas e subjetivas e que se identificam ou não com seus respectivos governos. Assim, o choque entre a ideologia da integração (“dever ser”) e a realidade efetiva (“ser”) é inevitável.

Sendo as cidades-gêmeas, de acordo com o PDFF, alvos prioritários das políticas públicas para a Zona de Fronteira, tal diretriz nos leva a pensar até que ponto a contigüidade física concomitante as permissividades desse espaço fronteiriço (na qual se inserem Corumbá, Ladário, Puerto Suarez e Puerto Quijarro), convergem com a ideologia que as definem como “gêmeas”.

Até que ponto a instalação dos equipamentos, materialidades de intercâmbio comercial e/ou as normas jurídicas no plano doméstico dos países, estão condizentes com o uso que as pessoas fazem desse tipo de território e em que proporção esta definição de interação aplica-se a realidade encontrada no interior dessas zonas internacionais, já que as relações na Zona de Fronteira não acontecem somente através da integração física.

As “cidades-gêmeas” não estão isentas das contradições inerentes a qualquer sociedade pautada pela relação de forças, mesmo que as mesmas possibilitem interações ensejadas pela contigüidade física de seus espaços citadinos. Sendo assim, a mesma flexibilidade que permite a construção de infra-estrutura especializada e operacional de comunicação e trânsito (discurso sustentado, na maioria das vezes, no plano econômico), pode engendrar mecanismos de contenção, que se explicitam de forma abrupta no território em meio a uma conjuntura que visa integrar Brasil e Bolívia.

Na Zona de Fronteira Brasil/Bolívia em questão, localizam-se quatro cidades, com sociedades civis e políticas distintas, que além dos contatos formais, sobretudo, construíram suas histórias a partir de laços informais, que mediante determinadas conjunturas, criam distanciamentos ao invés de aproximações, principalmente, porque os reflexos da dinâmica estatal de seus respectivos governos em questões políticas e econômicas refletem no andamento dos fluxos da supracitada fronteira.

Devemos igualmente compreender que essas cidades fronteiriças, apesar de se localizarem numa zona de flexibilidades, acima de tudo, pertencem a Estados com estruturas político-administrativas distintas, que a partir dos seus recursos de poder impõem-se em contextos específicos, principalmente, quando as questões dizem respeito aos interesses domésticos (a soberania) e que estão relacionadas aos seus direitos de autonomia num contexto internacional.

Dessa forma, as ações soberanas se fizeram presente nas relações das cidades fronteiriças da Zona de Fronteira em questão e em meio ao processo de integração que tangem as relações dos Estados a que pertencem, sobretudo, porque além de Brasil e Bolívia apresentarem-se assimétricos no ponto de vista econômico, a segunda estava (e está) passando por processos de reestruturação no plano doméstico, nos setores político, econômico e social. Assim, alguns atos soberanos realizados pelo governo de Evo Morales (atual) e pelo Estado brasileiro, durante o governo Lula (2003 - 2010) refletiram diretamente nessa fronteira, especialmente em Corumbá.

Segundo Karl Doehring, a soberania representa um direito de defesa do Estado contra outros que pretendem exercê-la e, também, um direito para imposição de suas próprias exigências (DOEHRING, 2008, p.191). No caso da Bolívia a Lei nº 133, de 08/06/2011 - Lei de Regulação e Saneamento Veicular, promulgada pelo presidente Evo Morales, foi um ato soberano de Estado tentando impor suas exigências no plano doméstico, entretanto, seus reflexos causaram preocupações e muita agitação em diferentes setores da sociedade brasileira, principalmente, da referida Zona de Fronteira.

Tais preocupações se acentuaram em decorrência de más interpretações, sobretudo, da imprensa brasileira, que com a promulgação da Lei nº133/2011 passou a afirmar que o governo boliviano estava nacionalizando veículos roubados. Por exemplo, Carlos Amorim em seu Blog, o Mamoré, ressaltava: “O presidente da Bolívia, Evo Morales, acaba de sancionar uma lei federal que legaliza (ou oficializa, ou anistia) o roubo de veículos em seu país”, dessa forma, ressaltava o repórter, “foi criado o maior entreposto de carros e caminhões roubados das Américas”.

Márcia Carmo, correspondente da BBC Brasil em Buenos Aires, frisava em junho de 2011 que: “Autoridades brasileiras disseram, entretanto, que essa lei deve estimular o roubo de veículos no Brasil, já que eles supostamente poderiam ser facilmente legalizados ao atravessar a fronteira boliviana”. O *site* do Sindicato dos Concessionários e Distribuidores de veículos Automotores do estado do Rio de Janeiro - SINCODIV/RJ apresentava a declaração dada pelo, até então, procurador da República Raphael Perissé Rodrigues Barbosa, durante uma audiência na Câmara dos Deputados do Rio de Janeiro no dia 23 de agosto de 2011:

[...] o procurador da República Raphael Perissé Rodrigues Barbosa disse que carros roubados no Brasil são trocados por pasta-base de cocaína na Bolívia. Ele afirmou na ocasião que a decisão do governo Morales de legalizar os veículos incentiva o aumento da criminalidade no país (SINCODIV/RJ, 2011, p.2).

Já a edição nº 2.527 de julho de 2011, do jornal “Correio de Corumbá”, convergia no mesmo sentido discursivo das demais notícias, ensejando o seguinte aviso:

Agora que o Evo Morales está institucionalizando o roubo de veículos de outros países, seria interessante os agentes da AGETRAT e os policiais da GETRAM estarem atentos na movimentação deste tipo de veículos que estão circulando adoidamente pelas ruas de Corumbá. O brasileiro é muito bonzinho ou displicente, como se diz na gíria. Afinal de contas as leis brasileiras têm de ser respeitadas mesmo por estrangeiros que aqui se encontram (NÓBREGA, 2011, p.4).

Tratava-se de uma “chamada pública” aos órgãos de trânsito, no sentido de ficarem atentos para o perigo da circulação de veículos com placa boliviana, ou seja, o repórter



convocava os órgãos de repressão de Corumbá para que fizessem valer as leis brasileiras contra os “estrangeiros” que se encontravam na cidade de Corumbá e poderiam estar ilegais no país. É óbvio que esses alienígenas são os bolivianos que trabalham, residem, que se encontram e convivem diariamente com os brasileiros, mas que naquele momento estavam sendo vistos como “inimigos”.

Entrevistamos o Cônsul boliviano na cidade de Corumbá, o Sr. Ruan Carlos Merida, que se apresentou descontente com a conduta por a parte de alguns setores da mídia, que proferiam informações parciais sobre a ação do Estado boliviano que com a lei tentava, simplesmente, regularizar a situação dos veículos em seu território:

A imprensa daqui, como de muitos lugares, direciona as notícias, a mídia vincula a informação e rapidamente se torna a “verdade”, existem especulações por parte de alguns meios da imprensa, não todos, de que os carros roubados aqui serão nacionalizados na Bolívia ou de que se o cidadão brasileiro for a Bolívia seu carro será roubado e nacionalizado, a imprensa em nenhum momento explicou os passos técnicos para essa regularização.<sup>50</sup>

Como explica Pecequilo (2010) à questão é a leitura feita e interpretação dada pela mídia e a opinião pública sobre determinados temas, “Por não ter a visão clara do cenário, a população deixa-se guiar pela mídia que molda então sua opinião de acordo com seus interesses” (PECEQUILO, 2010, p.56). No caso da população brasileira dessa Zona de Fronteira, o que se pode perceber, foi que o consenso formado pela mesma era de que com Lei nº 133/2011 os brasileiros seriam lesados pelo governo boliviano e, que de alguma forma, corriam perigo.

Na mesma ocasião, o Sr. Ruan Merida também nos ressaltou que:

Essa lei vem para regularizar carros que foram comprados legalmente, mas que ingressaram na Bolívia de forma irregular, infelizmente carros de duvidosa procedência foram legalizados. O governo tomou tal atitude porque tais irregularidades geraram um colapso na Bolívia, esses veículos circulavam no país, mas não geravam arrecadação para o Estado. Então por questão de soberania e necessidade tivemos que fazer essa regularização mediante a Lei nº 133, mas a intenção como eu disse era fazê-lo somente daqueles que foram comprados de forma legal, mas entraram irregulares no país. A normativa também prevê detecção dos veículos roubados, sendo de procedência duvidosa, a lei prevê a devolução, sendo detectados serão devolvidos.

Nesse contexto a mencionada lei do governo boliviano estabelecia alguns procedimentos para a regularização dos veículos em seu território. De acordo com o artigo 2º da nº 133/2011, em seus incisos I e II, havia um prazo de 15 dias, a partir da sua publicação, para que os proprietários fizessem o registro de seus veículos junto a Aduana Nacional da Bolívia:

---

<sup>50</sup> Entrevista realizada em 22/07/2011.

## **Artículo 2. (PROCEDIMIENTO Y PLAZO).**

**I.** En los siguientes quince (15) días hábiles a partir de la publicación de la presente norma, los propietarios o poseedores de los vehículos automotores a gasolina, gás natural vehicular (GNV) y diesel, incluidos los tractocamiones, deberán registrar estos bienes ante la Administración Aduanera, conforme al procedimiento que establezca al efecto el Ministerio de Economía y Finanzas Públicas.

**II.** Los gobiernos autónomos municipales que posean registros de vehículos indocumentados, en el plazo de quince (15) días hábiles siguientes a La publicación de la presente Ley, deberán remitir información de los mismos ante La Administración Aduanera.

Após esse período, caso os proprietários não realizassem a regularização do seu bem, os mesmos teriam até 90 dias para fazê-lo, antes de serem confiscados pelos órgãos públicos responsáveis, assim, no inciso III do mesmo artigo 2º:

**III.** El propietario del vehículo indocumentado registrado conforme al parágrafo I del presente Artículo, en el plazo de noventa (90) días hábiles siguientes del período de registro, procederá al despacho aduanero de su vehículo automotor cumpliendo los requisitos establecidos en el Artículo 3 de la presente Ley, sin necesidad de despachante de aduana.

Por conseguinte, nesse prazo de 90 dias os proprietários de veículos irregulares deveriam se apresentar aos locais definidos pela Aduana Nacional boliviana para vistoria. Logo, no artigo 3º, inciso I, em seu parágrafo 1º, a Lei determinava que para regularizar a situação do veículo, o proprietário deveria apresentar um documento comprobatório de que não havia denúncias de roubo em relação ao seu bem. Ademais o certificado emitido deveria ser oriundo do DIPROVE (Dirección de Prevención contra el Robo de Vehículos), órgão que vinculado a polícia boliviana:

## **Artículo 3. (REQUISITOS PARA EL SANEAMIENTO DE VEHÍCULOS).**

**I.** Los propietarios o poseedores de vehículos automotores a gasolina y gas natural vehicular (GNV), se presentarán en la Administración Aduanera y someterán La mercancía a despacho aduanero de importación a consumo, adjuntando únicamente:

1. Certificado emitido por DIPROVE de la Policía Boliviana que acredite la inexistencia de denuncia por robo;

Já o artigo 6º ressaltava as restrições para veículos que se encontravam em trâmites judiciais, com chassi adulterado, para aqueles que foram modificados e, sobretudo, havia um mecanismo impeditivo em relação aos veículos que ingressaram em território boliviano após a data da promulgação da lei:

**Artículo 6. (EXCLUSIONES).** Quedan excluidos de la aplicación del presente Programa:

1. Los vehículos que se encuentren con resolución ejecutoriada en sede administrativa o judicial.

2. Los vehículos que se encuentren en calidad de chatarra, chocados, reconstruidos y con números de chasis remarcados, alterados o amolados, así como los vehículos con volante de dirección a la derecha.
3. Los vehículos que a la fecha de publicación de la presente Ley, se encuentren fuera del territorio nacional.

Dessa forma, existiam procedimentos técnicos legais para que as regularizações dos veículos ocorressem e obviamente que levariam à cobrança de alguns tributos. Na nossa leitura estabeleceu-se com a mencionada lei, um sistema de maior controle do Estado boliviano em relação aos bens móveis que circulam em seu território, normas que existem em qualquer país do mundo, com o intuito de cobrar impostos sobre bens particulares. Como explicou o Cônsul boliviano, Sr. Ruan Merida: “Depois desse processo, nosso país deverá instituir apenas uma placa nacional e não mais aquelas concedidas pelos municípios”.

Logo, o representante consular da Bolívia em Corumbá, recorrendo às especificações do artigo 6º, parágrafo 1; por meio da imprensa local, informava à população que:

Nenhum veículo que ingresse a partir da promulgação desta lei em território boliviano será nacionalizado. Somente aqueles que já estejam no território boliviano até o dia 07 vão passar por esse processo (GAERTNER, 2011, p.2).

Todavia, mesmo com as explicações (as primeiras foram dadas dois dias depois da promulgação da lei), os discursos “nacionalistas” oriundos de determinados canais midiáticos, já estavam provocando algumas conseqüências, principalmente, em relação às opiniões de alguns segmentos da população em Corumbá acerca da ação do governo Morales (2006-). O Sr. Nelson Fernandes, por exemplo, domiciliado na Rua 13 de Junho 1.438, casa nº 7, dizia: “Pô, o boliviano quer roubar a gente, agora ele deu para nacionalizar tudo, eu quero ver o que é que nosso governo vai fazer? Você pode ter certeza os bolivianos do ‘outro lado’ vão fechar a fronteira”<sup>51</sup>.

Ao se referir ao “boliviano” que estava roubando o Brasil, aludia ao presidente Evo Morales, ressaltamos também que em convergência a esse entendimento, muitos corumbaenses expressavam o mesmo sentimento de rechaço à mencionada lei e ao governo de Morales.

É preciso frisar que a imprensa é um aparelho de propaganda de extrema eficiência, cujas informações refletem diretamente na opinião e no comportamento da população. Pensamos que notícias como a “institucionalização do roubo”, provocaram na mesma um sentimento de agressão externa e, mormente, de medo.

Recorrendo ao ponto de vista de Nicholas Spykman, que observava a propaganda como um grande trunfo operacional em determinadas conjunturas internacionais,

---

<sup>51</sup> Entrevista realizada em 23/07/2011.

principalmente em relação à chamada “guerra psicológica”, aquela quando bem conduzida poderia transformar uma luta entre Estados em conflitos entre nações, envolvendo os cidadãos (SPYKMAN, 1944). E sendo o mundo hodierno dotado de meios de comunicação instantâneos, que proporcionam a circulação das informações em segundos e para qualquer parte do planeta, a “guerra psicológica” ganha ainda mais relevância, visto que as “verdades”, além de serem rapidamente disseminadas, são também acessadas pelas pessoas de diferentes maneiras, antes mesmo dos sujeitos envolvidos se pronunciarem oficialmente.

Não queremos insinuar que na conjuntura atual de integração entre Brasil e Bolívia e naquela ocasião em específico, esse tipo de propaganda tinha como fim provocar um desfecho realista, no qual o Estado tenta garantir a sua própria sobrevivência por meio de mecanismos bélicos, ou seja, da guerra (mas é preciso ressaltar que o furto, o contrabando, o tráfico de drogas, etc., no mundo hodierno são ações realistas). A “guerra psicológica”, nesse caso, está relacionada aos efeitos causados à nação<sup>52</sup> na sua concepção moral, que reforça seus sentimentos quando “agredidas”.

No processo que visa reciprocidades estatais entre Brasil e Bolívia, um dos objetivos da atual Geopolítica Formal, defensora da integração, é fazer com que os “povos” também se aproximem (além do estreitamento físico através da infra-estrutura de transporte). Sendo o “povo” a entidade jurídica do Estado (conceito oposto da entidade moral que qualifica a “nação”), devendo ser considerada sob esse aspecto (MARANGONI, 1982), a conjuntura hodierna de integração deve estreitar as relações jurídicas de bolivianos e brasileiros na Zona de Fronteira em questão, como também, na macro-estrutura de Brasil e Bolívia.

Logicamente que o laço jurídico, não suplanta os sentimentos da população, relativos ao pertencimento a “nação”, mas os aparelhos ideológicos, quando bem utilizados, podem corroborar no sentido de mobilizar a sociedade civil na tentativa de fazê-la reivindicar a criação dos liames jurídicos que venham à regular o aspecto comportamental dos cidadãos acerca do comércio, dos fluxos de circulação, da ética e do relacionamento saudável entre os mesmos num território que historicamente esteve à margem de ações particulares tanto do elemento governo de Brasil quanto da Bolívia.

---

<sup>52</sup> De acordo com Marangoni (1982) a “nação” corresponde a um grupo de indivíduos que se sentem unidos pela origem comum, pelos interesses comuns, por idéias e aspirações comuns (MARANGONI, 1982, p.35).

Assim, propagandas que perjuram ações soberanas, como foi o caso da Lei nº133/2011, criam um sentimento inverso, as mesmas podem ensejar o distanciamento dos indivíduos, sobretudo, porque a moral da nação acentua-se face às necessidades jurídicas.

Em conseqüência da propaganda “nacionalista” da mídia brasileira (a exemplo do Jornal “Correio de Corumbá”), sentimentos de nacionalidade, pautados pelo medo, passaram a se sobressair em Mato Grosso do Sul, na Zona de Fronteira Brasil/Bolívia naquela ocasião. O “Diáronline”, versão digital do “Diário Corumbaense”, versava sobre o receio da população de Corumbá da seguinte maneira:

A Lei nº 133, de 08 de junho de 2011, conhecida como "Lei de Regulação e Saneamento Veicular", promulgada na última quarta-feira, pelo presidente Evo Morales, dando anistia a veículos irregulares no país causou repercussão não somente no território boliviano, mas nos países que fazem fronteira com a Bolívia. Em Corumbá, cidade que se liga com a boliviana Puerto Quijarro, a população teme pelo aumento de crimes de veículos para serem levados e regularizados no país vizinho (GAERTNER, 2011, p.1).

No período em que a Lei nº133 estava sendo aplicada pelos órgãos de Estados da Bolívia, realizávamos o nosso trabalho de campo e pudemos observar algumas das suas repercussões nessa Zona de Fronteira.

Com a sua promulgação e conseqüentemente com a vinculação nos meios midiáticos de que o governo boliviano estava “nacionalizando veículos roubados”, os brasileiros que se dirigiam com veículos de passeio para a cidade Puerto Quijarro, estacionavam-nos na área que antecede o posto de fiscalização da Receita Federal do Brasil, ou seja, as pessoas ultrapassavam o referido posto fiscal, rumo à cidade de Puerto Quijarro, a pé.

É muito comum entre os brasileiros que residem em Corumbá e Ladário a realização de compras no comércio de Arroyo Concepción (distrito de Puerto Quijarro), no Shopping Center da mesma cidade ou na cidade Puerto Suarez, no supermercado *Tocale*. Todavia, geralmente, quando não estão acontecendo manifestações populares em Puerto Quijarro, os brasileiros que se dirigem para o “outro lado da fronteira” por meio de automóveis, atravessam o posto da Receita Federal sem o menor constrangimento.

O modo de ingressar as cidades bolivianas a pé, durante o período citado, obviamente estava relacionado ao medo do brasileiro de ter o seu veículo furtado ou roubado, um receio que surgiu, sobretudo, em conseqüência da vinculação de notícias

na mídia que veículos de brasileiros poderiam, “do lado de lá”, serem apropriados de forma indevida e nacionalizados com o respaldo do governo boliviano.

É preciso ressaltar que em nosso trabalho de campo, freqüentemente, nos dirigíamos para Puerto Quijarro/Suarez por meio de veículo de passeio e numa dada ocasião, quando estávamos passando pelo Posto de Fiscalização da Receita Federal, o agente que estava de serviço naquele momento, pediu para pararmos e indagou: “Tomem cuidado, porque estão furtando e roubando carros do outro lado e como vocês sabem, lá, nós não podemos fazer nada”. Tal experiência ocorrera um mês após a promulgação da Lei nº133/2011.

Por outro lado, na mesma Zona de Fronteira, reações também aconteceram por parte de alguns segmentos da população boliviana. Após a promulgação da lei, mais especificamente durante o mês de agosto de 2011, alguns Comitês Cívicos (associações que englobam comerciantes, profissionais liberais, etc.) de Arroyo Concepción realizaram bloqueios que impediam a entrada e saída de veículos (é muito comum esse tipo de manifestação no lado boliviano dessa Zona de Fronteira).

Os Comitês reivindicavam designação de um órgão da Alfândega Nacional da Bolívia ou do Ministério das Finanças para Puerto Suarez ou Puerto Quijarro para que pudessem regularizar os veículos junto aos mesmos. Os manifestantes alegavam que não possuíam condições de fazer cumprir as especificações do artigo 3º da referida lei, ou seja, como o prazo de 15 dias havia se encerrado, frisavam que não tinham como se dirigirem para Santa Cruz de la Sierra, visto que depois desse período a regularização seria realizada em pontos estabelecidos pela Aduana Nacional da Bolívia. Segundo o jornal “Capital do Pantanal”:

O motivo é a falta de atenção da Alfândega Nacional da Bolívia sobre a nacionalização dos automóveis. Este é o segundo protesto em menos de 40 dias [...] Os manifestantes pedem diminuição da taxa aduaneira e eliminação das multas, argumentando que sempre pagaram o tributo pelos seus veículos em cada município. Eles ainda afirmam que o marco de direito de presunção da inocência garantida no artigo 116.1 da Constituição Política do Estado, busca o respeito sobre o pedido da nacionalização, já que os proprietários se dizem não responsáveis da licença de controle por parte do Estado [...]. Os moradores desta faixa de fronteira alegam não ter condições de chegar a Santa Cruz para fazer a vistoria (MIRANDA & YOPEZ, 2011, p.2).

Podemos observar aqui, que nesse caso, a reação contra a Lei nº 133 fora um manifesto de cidadãos reivindicando direitos em relação ao seu governo. A população boliviana ao se basear no artigo 116.1, em seu inciso I<sup>53</sup>, acionava um dispositivo legal,

---

<sup>53</sup> Segundo o artigo 116.1, inciso I: “Se garantiza la presunción de inocencia. Durante el proceso, e caso de duda sobre la norma aplicable, regirá la más favorable al imputado o procesado”

afirmando sua condição de cidadão que não estava de acordo com as instâncias maiores de seu Estado.

Dessa forma, é possível observar um dos paradoxos existentes nessa Zona de Fronteira, visto que a ação soberana da Bolívia interagiu de maneiras diferentes com brasileiros e bolivianos que convivem num mesmo espaço (“ser”), mas que não se encontram juridicamente respaldadas. É preciso ressaltar que o brasileiro, ao não atravessar o posto aduaneiro da Receita Federal com seus veículos, rumo às cidades bolivianas, de idêntico modo, estava protestando contra o governo boliviano. Todavia, não fizeram bloqueios ou interromperam a via de acesso ao Brasil, a cena com dezenas de veículos “de um dos lados da fronteira”, já demonstrava o repúdio àquela ação de Estado, representando um protesto sustentado pelo medo.

Logo, as relações dessa Zona de Fronteira, com suas informalidades e formalidades de comércio, toda a convivência diária da população que ultrapassa os “limites” do Estado para trabalhar, estudar, consumir, etc., favorecidas pela contigüidade física de seus espaços citadinos, interage precariamente com as normas (“dever ser”) do Estado, porque há mais de dez anos os governos de Brasil e Bolívia apóiam ativamente a integração física (Rota Rodoviária Bioceânica), e ainda não conseguiram criar mecanismos que mitiguem as ações de soberania sobre a população da mencionada fronteira.

Com promulgação da Lei nº133/2001 pudemos observar na Zona de Fronteira em questão a instalação de um “estado de guerra”, durante o mês de junho de 2011, barreiras de fiscalização foram montadas na Avenida Ramon Gomes e todos os carros identificados como de bolivianos eram abordados e revistados, em Corumbá e Ladário os aparelhos ostensivos de Estado do Brasil passaram a coagir cidadãos bolivianos, na tentativa de conter um suposto perigo, ou seja, de identificar possíveis carros roubados ou furtados que circulavam no lado brasileiro.

Muitos veículos que transitavam na cidade Corumbá com emplacamento da Bolívia ou que estavam sendo conduzidos por bolivianos eram abordados pelo GETRAN e até mesmo pela polícia militar. Nota-se assim o efeito de uma norma, do “dever ser”, interagindo no “ser” dessa Zona de Fronteira, pois sendo um “território-rede”, as articulações soberanas tanto do Brasil quanto da Bolívia afetam diretamente a dinâmica internacional de sua população.

Entretanto, se os órgãos públicos das cidades em questão estivessem agindo de forma convergente em relação a políticas referentes ao ordenamento territorial, os efeitos de atos

soberanos poderiam ser mitigados, sendo assim, o medo não seria pressuposto para se cultivar a “nação” e, muito menos, geraria ações de auto-proteção por parte dos brasileiros, os cidadãos bolivianos que se encaminhavam para trabalhar em Corumbá e/ou em Ladário não teriam sido revistados, assim como, o cônsul da Bolívia não precisaria dar explicações para a sociedade brasileira, no sentido de acalmá-la e de garantir a mesma que uma norma com especificações tributárias de regulação, não tinha intenção de prejudicá-la.

Dessa forma, o processo de integração não pode se desenrolar somente na dimensão econômica, à última deve estar relacionada a mecanismos que venham ordenar as outras interações dessa sociedade com o território, é necessário que os governos de Brasil e Bolívia criem uma cultura política, com instrumentos e métodos comuns que atendam as demandas internacionais dessa Zona de Fronteira, como também, no contexto geral de ambos Estados.

Por conseguinte, os órgãos do dois Estados devem dialogar mais coerentemente, no sentido de executarem vinculações que possam abranger a cooperação judicial, a assistência administrativa aduaneira e, principalmente, instrumentos preventivos contra o crime organizado. A cooperação policial, por exemplo, deve ser bilateral, centros de cooperação policial e aduaneira seriam de extrema importância na relação entre os dois Estados, assim programas financeiros já deveriam estar sendo discutidos e criados com o objetivo de apoiar esse tipo de ação bilateral.

O que nós presenciamos nessa Zona de Fronteira não é condizente ao que se propõe com o estreitamento das relações entre Brasil e Bolívia. A ação policial que testemunhamos, especificamente, contra os bolivianos é desdobramento de um processo conjuntural, que não tem caráter preventivo, pelo contrário, exacerba ânimos, agride as pessoas e cria constrições. Imaginemos o oposto, e se ação fosse dos policiais bolivianos em relação aos brasileiros que residem, trabalham ou vão realizar o chamado “turismo de compra” nas cidades de Puerto Quijarro e Puerto Suarez? Ressaltamos também que somente depois do anúncio da promulgação da Lei nº 133/2011 e das pressões por parte de grupos de interesses do Brasil, é que os órgãos policiais começaram a trocar informações.

O jornal “Correio de Corumbá”, em sua edição nº 2.548, de novembro de 2011, ressaltava que a Polícia Federal do Brasil havia doado dez computadores portáteis “com dois milhões de dados sobre automóveis roubados no país”, frisando também que: “a entrega dos equipamentos foi feita no dia 11 de outubro [...] à DIPROVE, pelo embaixador do Brasil na Bolívia [...] com isso pretende-se que se tenha uma agilidade



maior para a devolução”. Como podemos observar a “doação” ocorrera quatro meses depois da promulgação da referida lei, nesse caso, a agilidade no processo de devolução dos veículos furtados ou roubados é obviamente duvidosa.

Métodos conjunturais são ineficientes em situações como essa, para esse tipo de caso deve-se existir um planejamento prévio e ações conjuntas entre os departamentos de polícia. É obvio que a “doação” foi válida, mas até quando as relações entre os dois países, principalmente, em questões que envolvem *dilemas da segurança*, serão pautadas pela solidariedade? Ou melhor, pelo imprevisto?

Para a cooperação policial entre Brasil e Bolívia, ou mais precisamente entre as forças de policiais das cidades dessa Zona de Fronteira, um órgão policial competente deve ser criado e dotado de personalidade jurídica, ou seja, a instituição ou grupo operacional deve ter liberdade para atuar em ambos “os lados” da fronteira, em zonas secundárias e não somente em zona primária (como acontece atualmente).

Deve-se buscar a melhora das conexões técnicas, que possibilitem a operacionalização de um banco de dados informatizado, conferindo as autoridades policiais dessa região de fronteira o direito de trocar informações na prevenção de infrações, à respeito de futuras ameaças da ordem pública e em situações como a que circunscreveu a criação da lei a que fizemos referência.

Dessa forma, grupos de trabalho devem definir questões como: técnicas comuns de investigação, a forma de atuação da polícia binacional técnica e científica em relação ao narcotráfico, o contrabando, o tráfico de pessoas etc. Para isso é preciso também fixar as condições e limites (através de tratados) para que as autoridades policiais de Brasil possam fazer intervenções em “território” boliviano e vice-versa.

Com a atuação da polícia binacional ocorrendo em zonas secundárias, seria possível o emprego de táticas de vigilância de suspeitos em ambos “os lados” do território sem que sejam necessários pedidos de permissão para órgãos consulares ou outros da mesma estirpe, como também, seria possível que criminosos fossem presos em flagrante, sobretudo, porque a força policial poderia ultrapassar o “limite” fronteiriço, caso os primeiros atravessem-na tentado evitar sua detenção.

Nesse sentido, outro instrumento importante para que isso ocorra, seria a criação de conselhos de segurança, pois delegados de polícia, comandantes das forças armadas, os chefes de aduana, etc., poderiam se reunir periodicamente, no sentido de trocar informações sobre tendências atuais dos crimes transfronteiriços e discutirem a unidade operacional.

Por conseguinte, para que práticas, como as citadas, venham realmente acontecer, seria necessária a criação de vínculos jurídicos que fossem além dos tratados, que possibilitem a união operacional em questões inerentes a segurança internacional e, sobretudo, que venham também contemplar outros setores relacionados ao processo de integração. É preciso que a classe política e as autoridades de segurança tanto de Brasil e Bolívia comecem a discutir de que forma as suas constituições poderiam ser equiparadas.

Entretanto, durante a conjuntura que envolveu a promulgação da lei nº 133/2011 alguns membros da sociedade política trocaram acusações que obviamente estavam relacionadas a interesses partidários e que serviu somente para reforçar estigmas.

Em Mato Grosso, estado que também faz fronteira com a Bolívia, o deputado Emanuel Pinheiro, estava preocupado com a mencionada lei e ressaltou que das 26 unidades federativas do Brasil, a mais prejudicada, seria a que ele representa:

Estamos do lado da Bolívia, somos portas de entrada, seremos os mais atingidos com essa medida. Quantos de nós temos vizinhos, amigos, familiares ou nós mesmos vítimas de roubo de automóveis. O presidente Evo nos brindou com esse decreto onde legaliza os carros roubados para aumentar a arrecadação do seu país, deixando nosso Estado à margem do crime organizado (MONTADON, 2011, p.2).

Assim, tal discurso deixa explícito o caráter “nacionalista” de suas preocupações, o Estado brasileiro para o deputado (que na época era o presidente da Ordem dos Advogados de Mato Grosso – OAB/MT) estava à margem do crime organizado, sendo também, uma situação muito séria e Mato grosso não podia “admitir o incentivo ao crime, ao tráfico, ao roubo e à ilegalidade”.

Obviamente que o deputado está ligado a algum grupo de interesse, que segundo Pecequillo (2010) são grupos privados, ou de caráter restrito e elitista, que visam objetivos próprios (no caso desse político é angariar votos, utilizando a desculpa de ser o defensor da justiça e do Estado), que usam de sua influência junto aos partidos políticos e governos na busca de benefícios (PECEQUILLO, 2010, p.53).

Mas, por que citar um deputado Mato Grosso e não de Mato Grosso do Sul? Simplesmente porque a Unidade Federativa não tem importância alguma quando se realizam atos de soberania. O referido deputado ao discursar em nome do Estado brasileiro, mesmo sendo membro da sociedade política de Mato Grosso, realizou um ato de soberania, pois em seus argumentos invocava as normas internas (Constituição brasileira), chegando a cogitar a intervenção do Brasil em relação à Lei nº133/2011. Em janeiro de 2012 o “Diário de Cuiabá” dava vozes a mais uma ação “nacionalista” do político:

Desde o ano passado, Emanuel Pinheiro tem encampado uma verdadeira luta para derrubar a lei nº 133 [...] que autoriza a Bolívia a legalizar carros sem documentação no país. Ele acredita que a Lei incentiva a violência urbana, pois estimula o tráfico de drogas e o aumento dos roubos de carro em todo país [...] Em outubro, o parlamentar participou de uma audiência com o presidente da Comissão de Relações Exteriores do Senado, ex-presidente da República Fernando Collor de Melo (PTB), durante a qual apresentou seus argumentos e pediu à Comissão que interceda nas relações diplomáticas entre o Brasil e a Bolívia, para que o governo brasileiro cobre de uma maneira mais firme das autoridades bolivianas a lista de carros que foram roubados no Brasil e regularizados na Bolívia [...] Na ocasião, Collor elogiou a iniciativa do republicano e garantiu que a Comissão tomaria providências para tentar impedir que a lei continue vigorando no país vizinho. O parlamentar também pediu apoio dos quatro estados brasileiros que fazem fronteira com o país vizinho para cancelar a lei (NEVES, 2012, p.1).

Legalmente a intervenção proposta pelo deputado não possível. Brasil e Bolívia passam por um processo de integração orientado por tratados econômicos, ou seja, o Direito da Integração é que rege suas relações. Jung (2008) afirma:

Direito da Integração [...] é um desdobramento do Direito Internacional Público Clássico, ou seja, decorre de tratados internacionais entre Estados soberanos que, por diversas razões, criam zonas econômicas privilegiadas com maior ou menor vinculação entre seus integrantes (JUNG, 2008, p.1).

Isso significa que os Estados que estão estabelecendo determinadas competências são detentores de sua total soberania. Inexiste uma instância supranacional que limite os atos soberanos do Estado do Brasil e da Bolívia em suas questões domésticas. Frisamos que a supranacionalidade é o poder situado acima dos Estados mediante a delegação de competências constitucionais aos órgãos comunitários. Logo, a relação de Brasil e Bolívia no plano internacional não é regida pelo Direito Comunitário que:

[...] nada mais é do que o direito da integração aperfeiçoado e tem como viga mestra à delegação de parte da soberania por parte dos seus Estados-membros em favor da comunidade, cuja delegação de parte da soberania outorga a um poder superior a tomada de decisões em relação ao bloco. Portanto, o direito comunitário é detentor de um poder supranacional, que se sobrepõe aos Estados nacionais. [...] Observa-se que o Estado membro apesar de delegar parte da soberania ao poder supranacional, continua soberano, contudo, uma soberania limitada em relação ao poder superior, naquilo que concedeu atribuições ao órgão supranacional (JUNG, 2008, p.2).

Assim, não há como o Estado brasileiro intervir numa ação soberana da Bolívia, a não ser através de uma operação militar. Mas, será que era esse o objetivo da Comissão de Relações Exteriores do Congresso? Será que essa era a intenção do deputado estadual de Mato Grosso?

Pensamos que a iniciativa desse parlamentar foi uma reação conservadora e agressiva, com uma abordagem meramente repressiva que tinha o objetivo de valorizar o setor que trabalha com contratos de seguros (as seguradoras foram as que mais

pressionaram o governo brasileiro e boliviano na ocasião), aumentando seus preços e que conseqüentemente aumentam os lucros das organizações que comentem os furtos e roubos. Com isso, os preços desses produtos no “mercado negro” tornam-se mais elevados e a violência aumenta.

Os políticos, então, intensificam a repressão, os órgãos de segurança aumentam as operações de vigilância, o que eleva ainda mais o preço dos veículos e os lucros das quadrilhas que comentem esse tipo de crime, pois com a intensificação dos mecanismos repressivos, esses se especializam cada vez mais, fato que valoriza ainda mais os produtos furtados ou roubados no momento da venda. Assim uma ação vai alimentando a outra.

Ademais, é preciso ressaltar que discursos oportunistas como esses, que tentam sensibilizar os eleitores, servem para se ganhar votos e, concomitantemente, apavoram a população, como também, cria constringências internacionais e estigmatiza cada vez mais a Bolívia.

O embaixador na Bolívia no Brasil, Jose Alberto Gonzales Samaniego, afirmava ao “Diáronline”: “Não quero dizer que não exista roubo de carro no Brasil para envio à Bolívia. Contudo, a Bolívia não incentiva isso”, como também, o diplomata refutava a “verdade” estabelecida pelas nossas autoridades, ou seja, a idéia generalizada de que todos os veículos enviados à Bolívia são trocados por drogas: “Há sim casos como esses, mas isso não é a regra. A Bolívia está sendo estigmatizada como o país da droga e do delito, mas isso não é verdade”.

Membros de uma classe política seriamente comprometida com o interesse público não se utilizam de temas sérios como esses, oportunisticamente, somente para se favorecer nas urnas. O deputado estadual de Mato Grosso também pedia a relação dos veículos brasileiros que se encontravam em “território” boliviano em condições de serem repatriados, como também, requeria detalhes do acordo firmado em 2003 entre os governos brasileiro e boliviano, que trata da restituição de veículos roubados ou furtados. Frisava o jornal “Correio de Cuiabá”: “Vamos começar a nos articular para inserir um dispositivo no acordo firmado entre Brasil e Bolívia, no qual o país vizinho se comprometa a não reeditar leis que incluam veículos brasileiros” (NEVES, 2012, p.1).

O referido acordo entre Brasil e Bolívia foi promulgado pelo presidente Luís Inácio Lula da Silva em julho de 2006, através do decreto presidencial nº 5. 856 e trata especificamente dos prazos e procedimentos judiciais, administrativos para a restituição

de veículos furtados e/ou roubados. Todavia, estava explícito que o parlamentar em questão recorria ao artigo 49 da Constituição brasileira na tentativa de implantar um novo dispositivo no tratado, baseando-se no seu inciso I, pois cabe ao Congresso Nacional “Resolver definitivamente sobre os tratados, acordos ou atos internacionais que acarretem encargos ou compromissos gravosos ao patrimônio nacional”.

Verifica-se assim que o citado parlamentar com o pressuposto de que a Lei nº133/2011 “incentivava” o roubo e o furto, tentava mobilizar o Congresso Nacional para modificar um tratado que em si já analisava ações contra o patrimônio do Brasil e que em sua redação de nada impedia futuras ações soberanas de Brasil e Bolívia.

O decreto nº 5. 856/2006 estabelecia os critérios de devolução, algo que a Bolívia já estava realizando, de forma precária é obvio, porque a mesma possui uma infra-estrutura policial deficiente (como vimos a Polícia Federal doou computadores portáteis ao DIPROVE) e, sobretudo, pois o acordo entre os dois Estados não apresentava alternativas de investigação, prevenção ou operação de apreensão de caráter binacional. Como especificava o artigo II em seu parágrafo 9:

9. Ao assinar a sentença favorável ao pedido, o juiz ordenará a devolução do veículo automotor ao proprietário, sub-rogado ou seu representante, com o envio obrigatório de uma comunicação oficial à respectiva autoridade consular ou à autoridade aduaneira da Parte Contratante de que ele seja nacional ou em que tenha seu domicílio, as quais assegurarão a saída do veículo automotor do território do país requerido. A entrega do veículo automotor será feita com a participação de um funcionário aduaneiro até a fronteira designada pela autoridade aduaneira do país requerido, onde a autoridade aduaneira do país requerente o receberá e expedirá a ata de internação do mesmo em seu território.

Nota-se que o proprietário lesado ou o seu representante é que deve se direcionar ao posto especificado pela aduana de um dos países, um agente aduaneiro acompanha o requerente até a zona primária localizada na fronteira e então o veículo é liberado. Novamente enfatizamos, essa operação baseia-se em ações que estão restritas a zonas primárias. Não existe na redação do Decreto nº 5.586/2006, uma especificação de competências que abranja operações conjuntas entre os órgãos de fiscalização e prevenção em zonas secundárias, que permita uma abordagem mais livre das forças policiais de Brasil e Bolívia, que venham a investigar ou prender em flagrante àqueles que praticaram o delito.

É preciso também mencionar que o Decreto nº 5.586/2006 ao especificar o artigo 49 da constituição brasileira, e seu inciso I, em momento algum dissocia-o das demais atribuições contidas no mesmo. O fato da liberação do veículo automotor

ocorrer em uma zona primária, significa para nós, que tal procedimento assim está especificado, porque nesse acordo intergovernamental, preserva-se inexoravelmente a soberania.

É atribuição do Congresso Nacional, segundo o inciso II do referido artigo 49, “permitir que forças estrangeiras transitem pelo território nacional ou nele permaneça temporariamente”; e em nenhum momento do acordo entre Brasil e Bolívia tal pressuposto é citado. Dessa forma, o princípio da não-intervenção estabelecida no artigo 4º, inciso IV, da mesma constituição é mantido, o Brasil não atua em “território” boliviano para recuperar o veículo e muito menos os órgãos bolivianos de fiscalização e repressão podem fazê-lo no Brasil.

Então, quando o deputado afirmou que tentaria a inserção de um dispositivo no qual impeça o país vizinho a se comprometer a não reeditar leis que incluam veículos brasileiros, simplesmente o mesmo está indo de encontro ao que especifica o próprio Acordo, já que a restituição envolve veículos automotores brasileiros e bolivianos. Como também é preciso enfatizar que se trata de um acordo internacional que se baseia na soberania dos dois Estados, pautado no Direito da Integração, assim é leviano e grosseiro inserir um dispositivo soberano no referido acordo, sendo que o mesmo já especifica que a soberania é base para se cumprir o que foi estabelecido.

O cônsul boliviano em Corumbá, o Sr. Ruan Merida, nos ressaltou:

O poder e a soberania do Estado não pode estar sujeita a normativas internacionais, somos soberanos dentro do Estado, estamos sujeitos aos marcos dos convênios internacionais que os países seguem; e quais são os convênios? A Declaração dos Direitos Humanos, a Convenção de Viena, etc., mas cada país é soberano de poder regular suas relações para com as pessoas, como também, no aspecto patrimonial entre o Estado e o Cidadão boliviano. Nós não somos soberanos para cobrar os impostos em nosso território? Temos também o respaldo do poder público que outorga a nossa carta magna e também as convenções internacionais de poder de agir sobre aqueles que tenham infringido a lei, sobretudo, quando se detecta um carro roubado, não temos porque nos basear especificamente no direito internacional para exercer nosso poder público em nosso território, temos nossa soberania. Isso está no marco do direito internacional.<sup>54</sup>

Aqui o cônsul (assim como a alguns setores da classe política e da imprensa do Brasil) resgata a idéia tradicional de soberania, caracterizada historicamente, como um poder incontestável, supremo e absoluto (JUNG, 2008). Assim, o Estado, detentor exclusivo desse poder, tem a capacidade de decidir e criar as suas normas jurídicas, colocando-as em prática da forma que pensar necessário, “dentro” de seu território, como também:

---

<sup>54</sup> Entrevista realizada em 22/07/2011.

[...] impor-se, em igualdade de condições, frente às relações com os demais Estados, não reconhecendo, acima de si, qualquer outro poder. Neste sentido a soberania estatal é tida como indivisível, inalienável e imprescritível (JUNG, 2008, p.11).

Nesse sentido, juridicamente, através do Direito da Integração a classe política brasileira não pode criar dispositivos futuros contra Bolívia (e vice-versa) que impeçam ações soberanas, somente se ambos os países estiverem regidos pelo Direito Comunitário. No Direito da Integração pode haver restrições quanto ao cumprimento dos tratados regidos pelos princípios da boa-fé e da cooperação, ou seja, os Estados participantes do acordo não precisam ceder parte da soberania a um poder superior, caso o Estado não concorde com as competências (ou com novas) estabelecidas no tratado, o mesmo não o ratifica, assim como estão sujeitos a restituição por indenização caso mudanças sejam realizadas sem consentimento mútuo. Assim, as normas internas nada valem no plano externo sem o princípio da boa fé.

Sendo o Estado indivisível e absoluto em relação às questões soberanas, o citado deputado, discursando em nome do Brasil, acionava a unicidade do Estado contra outro. Como explica Doebling (2008):

[...] deve-se separar a visão interna da visão externa do Estado, isto é, da sua relação com outros Estados. Essa divisão pode parecer artificial, pois em todo caso trata-se de competência para a decisão definitiva, seja em assuntos internos ou externos; também a autoridade estatal é compreendida de maneira análoga. Dessa forma, antigamente o príncipe soberano era senhor da decisão final dentro da entidade do Estado e das suas relações com outros Estados; era justamente isso que qualificava a sua *suprema potestas*. Ainda hoje se fala da unidade do poder estatal e também da sua unicidade. Certamente essa unidade existe no âmbito das relações, visto que o Estado responde por todas as ações de seus órgãos, sendo indiferente se partiram do governo, legislador, ou do órgão jurisdicional (DOEBLING, 2008, p. 191/2).

Isso significa que quando um órgão ou um representante de Estado atuam em nome do mesmo, a unicidade estatal prevalece perante a ação isolada. No direito internacional a unicidade do Estado é incontestável, assim, quando o deputado acusou o governo boliviano e respectivamente os legisladores da Lei nº133/2011 de compactarem com o ilícito, não era ele quem acusava, mas sim o Estado do Brasil. Karl Doebling ainda afirma que em função de um comportamento internacional realizado isoladamente, seja pelo executivo, legislativo, ou judiciário, que vá além das competências atribuídas na Constituição, o Estado corresponde como um todo; e a ação isolada configura-se como ilegal (DOEBLING, 2008, p.197).

É preciso compreender que, segundo as normas do direito, esse tipo de ilegalidade ocorre porque no plano doméstico a unidade do Estado é duvidosa, já que os poderes

existem no sentido de democratizar as ações, assim o governo (o príncipe) não monopoliza mais a decisão final, ocorre uma discussão prévia. Logo, se o Estado é reconhecido como um todo no plano internacional, quando o outro reivindica reparações em tribunais internacionais, o mesmo, seguindo as regras do direito internacional, desconsidera a ação isolada.

Segundo o Direito público internacional a unicidade do Estado ocorre porque pela norma, o mesmo é um sujeito de direito de internacional, justamente, pois possui personalidade jurídica, ordenamento que conceitualmente impinge-lhe direitos e deveres. Para Guido Fernandes Silva Soares:

A personalidade jurídica é um status conferido pelo sistema jurídico as pessoas ou entidades, mediante uma qualificação operada por critérios determinados exclusivamente pelo próprio sistema jurídico, que, além de definir quais fenômenos constituem um sujeito de direito, ainda fixa-lhes os conteúdos e a extensão dos respectivos direitos e obrigações (SOARES, 2004, p.141).

Apesar de citar “as pessoas” como portadoras de personalidade jurídica, a partir dessa operação normativa, dessa tipificação, intui-se que não é qualquer criação organizacional ou estrutura que merecem ser tratados como sujeito do direito, logo, o ser humano somente possui uma personalidade no contexto internacional porque está inserido ao Estado e somente este pode responder pelos atos internacionais.

Dessa forma, da mesma maneira que a Lei nº 133 é considerada uma ação soberana da Bolívia e agrediu determinados grupos, que passaram a falar em nome Brasil, a ação do deputado, de acordo com a jurisprudência, também pode ser considerada uma ação soberana do Estado do Brasil e poderia gerar constringências internacionais mais sérias (um dos jornais que deram destaque ao político trazia em uma de suas matérias o seguinte título: “Deputado Emanuel Pinheiro quer o fechamento do Consulado da Bolívia”).

Além ser um ato ilegal da Assembléia Legislativa de Mato Grosso (órgão de Estado do Brasil), tal discurso apresentou-se antagônico em relação à ideologia proposta no PDF, ou seja, o Executivo e os seus órgãos têm a intenção de integrar e não criar dissidências. Estamos frisando esta questão, pois a ilegalidade deve ser relativizada quando externada, pensamos que é um pouco contraditório julgar um ato soberano como ilegal, contrapondo-o com outro.

Dessa forma, com a Lei nº 133/2011, que ensejou a alguns membros da sociedade política no Brasil a elaboração de discursos e manobras oportunistas durante tal conjuntura, que levou o cônsul da Bolívia em Corumbá a se justificar perante a sociedade dessa Zona de Fronteira, pois no consciente coletivo daquela fora incutido o sentimento de agressão



externa, pudemos observar alguns pontos que envolvem o processo atual de integração entre Brasil e Bolívia, visto que essa conjuntura explicitou a fase inicial em que se encontram as relações dos dois Estados no que diz respeito ao processo de integração que vivem, apesar do mesmo já estar ocorrendo há mais de uma década.

Ressaltamos que a nossa intenção não é fazer críticas específicas a nenhuma pessoa pública, somente nos utilizamos das palavras do referido deputado, pois infelizmente, assim como próprio, muitos membros da classe política no Brasil utilizam-se de discursos semelhantes, comprovando que não é somente a materialização de um equipamento rodoviário que possibilitará um estreitamento mais coerente entre Brasil e Bolívia, visto que além da integração física, juridicamente os Estados devem estar convergentes, uma vez que isso possibilitaria a aglutinação das classes políticas de Brasil e Bolívia, dando possibilidades para que políticas sejam realizadas no sentido de unir os seus “povos”.

É obvio que uma produção legislativa comunitária, que respalde legalmente brasileiros e bolivianos, que afete matérias competentes que imprimam uma marca de aplicabilidade direta nos acordos, nos protocolos e nos demais instrumentos que envolvam a uma integração mais efetiva entre Brasil e Bolívia, ainda está distante. Talvez fosse necessária a criação de um órgão de caráter supranacional, com função executiva, e não somente o fator intergovernamental como ocorre atualmente.

Esse “sonho” está distante, pois o próprio MERCOSUL é caracterizado como uma União Aduaneira, condição típica das fases iniciais e intermediárias na formação de um bloco que almeja a condição de Mercado Comum e conseqüentemente a de União Econômica e Monetária. Dessa forma, em estágios iniciais, atos soberanos tornam-se permissíveis, segregando e estigmatizando (como fora esse caso) em meio a processos que visam criar reciprocidades estatais.

O próprio tratado constitutivo da UNASUL, em seu preâmbulo ratifica que “tanto a integração quanto a união sul-americanas fundam-se nos princípios basilares de: irrestrito respeito à soberania, integridade e inviolabilidade territorial dos Estados”, ou seja, a soberania total dos Estados ainda pauta o processo de integração da América do Sul e, sobretudo, de Brasil e Bolívia.

Ao citarmos o Direito Comunitário, obviamente nos referimos a União Européia, visto que esse bloco ainda é (apesar da crise econômica e financeira que assola esse grupamento de Estados) o melhor exemplo de costume internacional a ser seguido em relação à formação de unidade política entre uma federação de Estados.

Como também, é evidente que a integração entre Brasil e Bolívia e respectivamente entre os Estados sul-americanos não ocorrerá da mesma forma, ressaltando que em relação à União Européia, já na realização do primeiro tratado, a CECA (Comunidade Econômica do Carvão e do Aço), instituíra uma alta autoridade, um poder supranacional que determinava a venda, aquisição, os preços e a quantidade de produtos a ser comercializado entre os Estados membros, cujo objetivo inicial era manter a paz na Europa, através da coesão dos Estados que participavam (JUNG, 2008, p.11).

O processo de integração na América do Sul e, sobretudo, entre Brasil e Bolívia, ainda está marcado pelas transições sociais e políticas que ocorrem em seus planos domésticos e que ensejam mudanças constitucionais, fato que dificulta (ou protela) a materialização de legislações comunitárias, deixando a conjuntura integracionista susceptível às nuances das ações soberanas dos governos e da mudança dos mesmos.

Na Bolívia, por exemplo, com a ascensão de Evo Morales a presidência do país o MAS (Movimiento al Socialismo), representação partidária pela qual o mesmo se elegeu, deu início a uma “política étnica”, originada em decorrência do processo histórico de exclusão social e étnica que se expandira no país ao longo do século XIX e XX.

O Estado boliviano, mesmo depois de sua fase republicana, lidava em termos de continuidade histórica com a colônia, dominada pelas elites mestiço-crioulas, brancas, que durante os mencionados séculos construíram, reinventaram e adaptaram formas e projetos de extermínio cultural, de exploração econômica e de exclusão política aos povos indígenas (TEIXEIRA, 2009, p.13).

De acordo com Teixeira (2009) a instalação das políticas neoliberais na Bolívia e adoção de projetos econômicos nesses moldes, além da diminuição da renda, de proporcionar desemprego e subemprego (cerca de 68% da força de trabalho passou a se inserir na economia informal), ocorreu um processo de reclassificação social em todos os setores. As identidades no campo e também nas cidades, expressas em termo de classes sociais e funcionais, como a operário-mineira ou a campesina, teriam cedido lugar as identidades “étnicas”, por exemplo, quéchua e aimará. Fato que contribuiu para o fortalecimento dos laços identitários e de parentesco:

A partir de então, o associativismo comunal indígena, organizado em movimentos sociais e políticos, articulou-se no contexto do altiplano, adquirindo ampla capacidade de mobilização popular e de reivindicação junto ao Estado (TEIXEIRA, 2009, p.15).

Essa conjuntura propiciou o fortalecimento dos movimentos políticos na Bolívia com base nas questões de identidade e com a eleição de Evo Morales, algumas ações por parte do seu governo foram realizadas na tentativa de mitigar as precarizações sociais da população indígena no país. Por exemplo, no seu primeiro mandato (2006-2010) efetuou-se uma mudança na superestrutura jurídica do Estado boliviano com a promulgação de uma Nova Constituição, que afirma o caráter multiétnico e pluricultural da Bolívia, valorizando o plurilinguismo na escola e instituições oficiais, assim como, o fortalecimento dos direitos comunitários (TEIXEIRA, 2010, p.08).

Outra questão importante foi a política pró-coca do Governo Morales, que estava circunscrita ao movimento cocalero, pois potencializou discussões sobre as práticas lícitas e ilícitas sobre o cultivo da coca. A política do MAS possuía um significado no plano doméstico, entretanto no contexto externos causou a reação de alguns setores da opinião pública internacional, sobretudo, porque apesar de representar uma das características culturais da população indígena da Bolívia, o plantio da coca diz respeito a um dos grandes problemas relacionados à segurança internacional no período pós-Guerra Fria.

Todavia, é preciso compreender que o cultivo desta planta não é somente para a produção da cocaína, enfatizamos tal assertiva porque é necessário esclarecer que *os cocaleros* tradicionais da Bolívia não podem ser confundidos com os traficantes que produzem a coca para transformá-la em pasta de cocaína e comercializá-la ilicitamente, tal visão seria uma ofensa ao patrimônio cultural dos povos Andinos que cultivam e consomem a folha de coca desde o século II antes de Cristo (PINTO, 2008, p.187).

Entretanto, convencionou-se pensar (principalmente em decorrência de alguns segmentos da mídia brasileira) que o narcotráfico na Bolívia nasce com a ascensão do MAS e de Evo Morales a presidência do país. Criou-se também uma visão pejorativa de que todo cocalero boliviano indígena é traficante de cocaína.

Esse paradigma preconceituoso, passou a ser intensamente propagado pela mídia internacional, depois que o MAS e Morales anunciaram a criação do Vice-ministério da Coca e do Desenvolvimento Integral (URIARTE & BROTAS, 2007, p.16). A institucionalização da folha de coca estava absolutamente vinculada ao projeto político de Morales que consistia na separação total da planta da lista de “substâncias controladas” (o que implica na sua interdição, controle e erradicação), como também, não deixava de ser uma articulação do governo para ganhar fortalecer as bases políticas em oposição às elites.

Por conseguinte, se as políticas do governo Evo Morales (atual) tentam atender as demandas da população indígena e foram de encontro aos interesses da elite “branca”, alguns setores da classe política brasileira também se posicionarem contra a inclinação do MAS em prol das comunidades indígenas produtoras da folha de coca. Referimo-nos ao aspecto político desta questão no plano regional, pois se existem sujeitos externos que convergem com o MAS e o movimento cocalero, é “natural” que também ocorra uma oposição aos mesmos no ambiente político externo a Bolívia, sobretudo, na América do Sul.

No dia 26 de maio do ano de 2010, José Serra, então governador de São Paulo, declarou que havia um suposto envolvimento do presidente boliviano Evo Morales com o tráfico de cocaína para o Brasil. Para Serra, 90% da cocaína consumida no Brasil é boliviana e Morales não faz o “controle desse contrabando” (MAIEROVITCH, 2010, p.2).

Tal declaração pode ser entendida como um posicionamento político de oposição, um discurso deliberado, sobretudo, porque se tratava de uma determinada conjuntura, do período de campanha eleitoral para presidência do Brasil (na qual se criou a *praxe* de ser pejorativo com o oponente, na tentativa de impactar pretensos eleitores).

O partido político do ex-governador fora a principal oposição ao governo Lula (2003-2010), que em contrapartida, manteve boas relações diplomáticas com o governo Morales (atual), apesar das constrições.

Mesmo assim, não é coerente uma acusação sem as devidas análises. Por que fazer tal observação? Muitas das substâncias químicas utilizadas juntamente com a coca para a produção da cocaína são originadas de outros países, inclusive do Brasil. Segundo Wálter Maierovitch, colunista da Carta Capital, desembargador do Tribunal de Justiça de São Paulo e presidente/fundador do Instituto Brasileiro Giovanni Falcone de Ciências Criminais:

Serra não sabe que para a elaboração do cloridrato de cocaína, a partir da folha de coca, são necessários insumos químicos: éter, acetona etc. A Bolívia não tem indústria química e o Brasil é o maior fornecedor de precursores químicos para os refinadores bolivianos de cocaína. (MAIEROVITCH, 2010, p.2).

Partindo das declarações do então candidato a Presidência da República José Serra, se 90% da cocaína consumida no Brasil é oriunda da Bolívia, tal empreendimento tem participação do próprio país que se dispunha futuramente a governar, já que o

Brasil é um dos principais fornecedores de produtos químicos (as principais indústrias químicas do Brasil, se localizam em São Paulo, Unidade Federativa em que fora governador até o início do ano de 2010.) que corroboram na fabricação da cocaína e posteriormente no seu comércio. Maierovitch (2010) também ressalta: “A dupla via não é percebida por Serra, apesar de pagamentos de muitos ‘pedágios’”.

As palavras de Marcelo Lopes de Souza ajudam-nos a reforçar a análise do desembargador do Tribunal de Justiça de São Paulo:

O Brasil inscreve-se no cenário internacional da economia das drogas de múltiplas maneiras: como país de trânsito cada vez mais importante, como fornecedor de matérias-primas industriais para a produção de cloridrato de cocaína (éter sulfúrico, acetona, ácido clorídrico), como produtor (produção crescente, apesar de ainda modesta, de coca e cocaína, sem contar o tradicional plantio da maconha) e como consumidor (SOUZA , 1996, p.427).

Verifica-se a partir das observações desse autor que o Brasil exerce um papel importante no tráfico internacional, como consumidor, produtor e, principalmente, fornecedor de matérias-primas industriais para a fabricação da cocaína. O Brasil, como se pode observar, é um dos principais fornecedores de produtos químicos que contribuem na fabricação e comércio da cocaína na América do Sul.

Logo, assim como é necessário a ação conjunta das forças policiais para engendrar mecanismos de prevenção, apreensão em flagrante e investigação de casos como furtos e roubos de veículos em zonas secundárias, é preciso que os governos de Brasil e Bolívia e seus órgãos de segurança ajam da mesma forma em relação ao tráfico de drogas ilícitas e criem vínculos legislativos, que reavaliem a concepção da soberania, no sentido de possibilitar a integração internacional e uma colaboração intergovernamental mais contundente, fortificadas por dispositivos decisórios coletivos.

A indivisibilidade e inalienabilidade do poder definitivo da Soberania continuarão a ser óbices no processo de integração da América do Sul e, sobretudo, dificultarão a consecução e a materialização de políticas públicas nas Zonas de Fronteiras, principalmente, daquela em Mato Grosso do Sul.

Como explica Jung (2008), à noção de soberania, em termos atuais, é oposta à clássica visão de indivisibilidade do Estado:

A integração internacional, limitando a esfera da jurisdição doméstica de cada Estado, amplia as possibilidades de colaboração intergovernamental, fortificada por um processo decisório coletivo. Reduzindo conflitos regionais, os agrupamentos de Estados associados permitam avaliar a soberania, em termos contemporâneos, não mais como a própria onipotência estatal, mas como um poder limitado por uma acentuada interdependência, levando à formação de blocos políticos e econômicos ditados pelas grandes mudanças

do cenário internacional atual, deve-se analisar com cuidado o conceito de soberania ilimitada, ou seja, sem restrições (JUNG, 2008, p.12).

Na atualidade os maiores entraves para o Brasil em relação à integração mais contundente com outros Estados são o artigo 1º e 4º da Constituição Federal de 1988. No primeiro lê-se: “A República Federativa do Brasil, formada pela união indissolúvel dos Estados e Municípios e do Distrito Federal, constitui-se em Estado Democrático de Direito e tem como fundamentos: I - a soberania”. E dentre os princípios que regem a República Federativa do Brasil nas suas relações internacionais no artigo 4º em seu inciso IV encontra-se o princípio da não-intervenção.

Dessa forma, é um Estado soberano que não permite a intervenção de outros governos em seu território, entretanto, no parágrafo único do artigo 4º lê-se: "A República Federativa do Brasil buscará a integração econômica, política, social e cultural dos povos da América Latina, visando à formação de uma comunidade latino-americana de nações".

Denota-se que a integração prevista na Constituição Brasileira ocorre pela forma de tratados internacionais, cujos tratados para ter validade devem ser referendados ou aprovados pelo Congresso Nacional (artigo 49, inciso I) e ratificados pelo Presidente da República (artigo 84, inciso VIII), com base no conceito tradicional de soberania.

Para Martins (2000) o referido artigo 4º é um grande entrave para a admissão de uma ordem jurídica supranacional da Constituição Federal brasileira, porque inviabiliza a vigência imediata de diretivas e decisões tomadas por organismos internacionais, já que nos tratados, o Brasil não os firma (MARTINS, 2000, p.1).

Dessa forma, à legalidade constitucional é mantida e fica óbvio, pelo menos para nós, que o legislativo pode articular-se no plano interno contra o Executivo e trabalhar no campo político doméstico se baseando nos conceitos tradicionais da soberania, de forma divergente as demandas internacionais que se apresentem.

O que estamos querendo evidenciar é que, apesar do o artigo 84 da Constituição de 1988 deixa explícito que são atribuições do Presidente da República “VIII - celebrar tratados, convenções e atos internacionais, sujeitos a referendo do Congresso” e a ratificação dos tratados ocorrerem mesmo sem a aprovação do Congresso. Desse modo, a partir de nossa leitura, o Executivo pode agir isoladamente sem o apoio dos demais setores da classe política; e divergências políticas no plano doméstico podem dificultar discussões sobre a admissão de um poder supranacional que venha a contribuir com as

conjunturas integracionistas e subseqüentemente com a elaboração e realização de políticas públicas para as cidades que se localizam em Zona de Fronteira.

Considerando a nova ordem jurídica internacional, o conceito de soberania atualmente, não é mais o mesmo de antigamente, no qual o Estado era absoluto em relação ao seu poder sobre a população (“povo”) e a não-intervenção do direito internacional (o que especifica o artigo 4º da Constituição Federal do Brasil).

Enquanto o conceito clássico de soberania estiver pautando as relações de Brasil e Bolívia, a exacerbação dos discursos, por parte de alguns membros da política brasileira, sobre o cultivo e comercialização da folha de coca ou em relação a furtos e roubos de veículos vão continuar causando pânico na população e o objetivo de estreitar os “povos” dos dois países continuará mais distantes, como também, relativas à segurança, correm risco de não serem materializadas, muito menos pensadas.

Sendo as questões ilícitas complexas na América do Sul, podem interferir nos processos políticos entre Brasil e Bolívia, sobretudo, gerando reflexos na relação das sociedades civil e política das cidades de Corumbá, Ladário, Puerto Quijarro e Puerto Suarez (Zona de Fronteira Brasil/Bolívia, em Mato Grosso do Sul).

As ações soberanas da Bolívia, seja através da Lei nº133/2011 ou da institucionalização da folha de coca como símbolo nacional (obviamente ordenadas segundo os interesses de classe), refletiram (como ainda podem refletir) nas suas relações com o Estado Brasileiro. E embora a integração regional seja na sua natureza um processo econômico, todos os casos conhecidos de acordos comerciais foram produtos de uma ordem política oriunda dos governos nele envolvidos.

Foi assim com União Européia, NAFTA, como também, assim aconteceu com o MERCOSUL, que nasceu dos entendimentos entre os ex-presidentes Sarney e Alfonsín, que viram no estreitamento de Brasil e Argentina, possibilidades de defesa da democracia no contexto em que vivia a América do Sul na segunda metade dos anos de 1980, depois de anos de governos de exceção.

Dessa forma, em relação ao processo de integração entre Brasil e Bolívia, a conjuntura ganhou novos capítulos, devido às reconfigurações internas do segundo, a partir da eleição de Evo Morales em 2006. As orientações econômicas do governo Morales (atual) ensejaram algumas movimentações na dimensão política da sua relação com o Brasil. Esta questão é relevante porque, apesar da Lei nº 133/2011 tratar-se de uma lei soberana e de existir um mercado legal para a folha de coca no ambiente doméstico da Bolívia e no mercado internacional; o comércio destes produtos também

diz respeito aos novos dilemas do mundo contemporâneo, relacionados à segurança internacional.

Assim, o governo Morales ao tentar atrair divisas para o seu país movimentou a relação política entre Brasil e Bolívia, sobretudo, porque existe em torno da ascensão de um presidente indígena e suas políticas econômicas uma “proposital desinformação” por parte de certos canais midiáticos e homens públicos que insistem discutir a história político-social da Bolívia somente a partir das conjunturas recentes.

É preciso também mencionar que a relação entre Brasil e Bolívia nesses últimos anos foi conturbada, principalmente, na Zona de Fronteira em questão, trazendo a tona discussões sobre reciprocidades estatais permeadas pelo viés realista da relação entre os Estados, em meio a discursos que pregavam ações somente de cunho Idealistas, ou seja, que defendiam a integração entre os Estados sul-americanos como a melhor forma de resolver problemas históricos.

Assim, os estreitamentos entre Brasil e Bolívia transitaram entre o Realismo na relação entre os Estados, inerente ao *dilema da segurança*<sup>55</sup> e o Idealismo, no qual a cooperação constitui o tema central, que no caso da Zona de Fronteira Brasil/Bolívia, em Mato Grosso do Sul, está sendo engendrada de forma mais contundente pelo viés economicista, levando alguns setores hegemônicos, a partir da ideologia da integração (“dever ser”), fazerem uso da Rota Rodoviária Bioceânica, entretanto, deixando a desejar em questões que também estão circunscritas as pessoas que vivem, trabalham, criam relações cotidianas nas cidades que compõem esse território fronteiriço.

Em Mato Grosso do Sul, na Zona de Fronteira Brasil/Bolívia as questões que envolvem o realismo na relação entre os Estado também obtiveram certa relevância porque na atual conjuntura mundial de *despolarização*, apesar de alguns sujeitos (grupos políticos e empresariais, instituições governamentais e não-governamentais, etc.) do mundo globalizado pregarem o princípio da cooperação entre os Estados, os

---

<sup>55</sup> Segundo Albuquerque (2007) o Dilema da Segurança diz respeito à impossibilidade de um Estado garantir sua própria segurança com base na sua interação com os demais. Podendo diminuir ou aumentar seus recursos de segurança em função da ameaça representada pelos demais. Caso diminua, os adversários serão motivados a agir, na tentativa de aumentar sua vulnerabilidade, se aumentar, seus adversários que também se sentirão vulneráveis, buscarão aumentar seus recursos para reverter sua vulnerabilidade (ALBUQUERQUE, 2007, p.57). Mas, é preciso ressaltar que está temática, no mundo hodierno, vai além das agressões entre Estados, devemos também nos ater que o tráfico de drogas, as questões ambientais, o tráfico de pessoas, as migrações em consequência de diferentes motivos, etc., também fazem parte do critério segurança.



últimos ainda precisam garantir a sua segurança, para então criar as bases de interações nessa ordem *despolarizada* e em processo de transição<sup>56</sup>.

A perspectiva realista a qual nos referimos é àquela em que o Estado tenta garantir a sua própria sobrevivência e de forma alguma com tal alusão poderíamos pensar que a guerra seria o seu principal instrumento. As tensões inerentes ao *dilema da segurança*, que consiste no fato de que a vulnerabilidade de um Estado tende sempre a aumentar frente aos novos dilemas concernentes a segurança internacional, aumentam as dificuldades dos Estados de se verem livres de conjunturas hostis, principalmente, nas Zonas de Fronteira que historicamente sempre estiveram desprovidas das ações e projetos mais eficazes do Estado.

Sobre a questão circunscrita ao *dilema de segurança* é preciso abrir um parêntese. A Carta da ONU atribui ao Conselho de Segurança o monopólio sobre a autorização da coerção militar e não militar, excetuando o direito individual ou coletivo à autodefesa das nações (AMORIM, 1999, p.93). Esta decisão foi inspirada nos dispositivos do Capítulo VII, que abrange desde o embargo de armas à autorização de intervenção armada.

Todavia, os mecanismos que tinham como objetivo a manutenção da paz mundial foram criados para a prevenção da guerra clássica, ou seja, para se evitar a repetição de conflitos do porte da Primeira e Segunda Guerra Mundial. Segundo Ronaldo Mota Sanderberg:

A guerra clássica tem longa trajetória histórica – Guerra Greco-persa; Guerra do Peloponeso (século V a.C.); Guerras Púnicas (século III a.C.); Guerra dos Trinta Anos (1618-1648); Guerras Napoleônicas etc. Não é, contudo, nem de longe a única forma de conflito contemporâneo (SARDENBERG, 1999, p.167).

Assim, na trajetória de construções e desconstruções do mundo, a guerra clássica sempre teve uma grande e fundamental participação. Contudo, não sendo na contemporaneidade a única forma de conflito, é mister enfatizar que existem no mundo hodierno outras inquietações ou ameaças que implicam em vulnerabilidades crescentes para a segurança internacional (SARDENBERG, 1999, p.168).

---

<sup>56</sup> No atual contexto internacional temos a sobrevivência de uma superpotência que exerce uma preponderância incontestável nos campos político e militar, contudo, no econômico cria espaços para a ascensão de um grupo de Estados com geometria e constituição distintas que juntas formam um pólo de oposição às políticas norte-americanas no campo econômico. Esse é o contexto da chamada Hegemonia Dissociada, na qual alguns Estados engendram mecanismos de contestação às políticas estadunidenses no contexto global a partir da esfera econômica.

Seriam o caso de questões relacionadas aos problemas ambientais, a escassez e deterioração das reservas de água doce, o desmatamento e redução da biodiversidade (de interesse do Brasil e Bolívia, em consequência da Amazônia e do Pantanal), as questões demográficas (crescimento da população mundial), sanitárias (fome, novos e resistentes vírus, doenças ocupacionais), sociais (subemprego, desemprego, pobreza, etc.), criminais (narcotráfico, tráfico de pessoas, lavagem de dinheiro, contrabando de armas, crime organizado, corrupção) e o terrorismo.

No caso da Zona de Fronteira Brasil/Bolívia em Mato Grosso do Sul o *dilema da segurança* está presente porque a mesma apresenta algumas questões que envolvem os novos dilemas concernentes a segurança internacional, como por exemplo, os problemas ambientais, o narcotráfico, o tráfico de pessoas, migrações ilegais, como também, tudo que se refere ao furto e roubo de carros, visto que a referida fronteira é via de passagem para se escoar tais produtos.

Todos esses temas ganham força no cenário mundial *despolarizado*, menos estável e previsível com o desmoronamento do fator auto-regulador da Guerra Fria e que devem ser observados com mais atenção pelas autoridades de Brasil e Bolívia. Findou-se a polarização que proporcionava a definição automática que garantia a solução sistêmica dos conflitos. Dessa forma, são necessárias ações diferenciadas e complexas por parte dos sujeitos que atuam no atual contexto internacional, na tentativa de conter hostilidades.

Logo, a repressão, a fiscalização e o policiamento não devem ocorrer somente em zonas primárias, os “inimigos” do Estado atuam em “células”, em redes, de nada adianta coagir a população no “limite” da fronteira. O mundo e o processo de integração hodierno exigem novos mecanismos de atuação que contemplem os “povos” que dele participam. Não adianta Brasil e Bolívia possuírem uma rodovia que conecta seus “territórios”, sem que exista para suas populações, sobretudo, para as pessoas da Zona de Fronteira em questão, um vínculo mais consistente

É preciso que normas jurídicas (“dever ser”) sejam criadas para respaldar brasileiros e bolivianos, pois além de acentuar a condição da população como o “povo” do Estado (nesse caso, dos Estados), lhes dá o direito de reivindicar, de serem tratados como iguais. Na conjuntura que envolveu a promulgação da Lei nº133/2011, por exemplo, os bolivianos da Zona de Fronteira Brasil/Bolívia em Mato Grosso do Sul foram tratados como “inimigos” da “nação brasileira em meio a um processo que visa integrar. Logo pensamos que uma integração formal é necessária

nessa Zona de Fronteira para, pelo menos, mitigar os efeitos das ações soberanas, para que o medo não seja uma forma de protesto e para que “discursos soberanos” não sejam proferidos com intuito de atingir interesses materiais particulares.

### 3 - A “OXIMORIZAÇÃO” DAS FRONTEIRAS: ser e estar nelas

Neste capítulo analisaremos algumas das relações específicas na Zona de Fronteira Brasil/Bolívia, em Mato Grosso do Sul. As cidades que a compõem são caracterizadas por intercâmbios materiais e imateriais, que exigem serem regulados por políticas específicas nas áreas de educação, saúde, segurança, meio ambiente, lazer e, sobretudo, no comércio. A consecução dessas políticas pode vir a contribuir com os projetos relacionados aos processos de integração econômica, política e social entre Brasil e Bolívia, como igualmente, são necessárias, pois mitigariam as restrições, que circunscrevem a existência de bolivianos e brasileiros que “dividem” cotidianamente o a fronteira.

Ressaltamos mais uma vez que nesta fronteira a concepção “linear” que regularia o “fim” ou “início” do território nacional é subvertida pelas relações de convivência de bolivianos e brasileiros, assim à noção de limite internacional “praticamente” inexistente. Todavia, a falta de regulamentação específica nessa fronteira, por parte do Estado, em setores primordiais da existência humana (como, por exemplo, no setor do trabalho) causa distúrbios, tensões e instabilidades. Logo, os limites prevalecem.

Nesse contexto, os antagonismos que são inerentes a esse “território social transitivo” acentuam-se, suplantando, em alguns momentos, a condição “gêmea” das cidades que a compõem. Nesse território de transitoriedade e de condensações sociais, os deslocamentos inerentes ao “ser”, em inúmeras ocasiões históricas, acontecem em detrimento a ideologia da integração (“dever ser”), transformando bolivianos e brasileiros em “inimigos” ou pseudo-amigos.

Tal contexto pode ser percebido porque em Mato Grosso do Sul, a Zona de Fronteira Brasil/Bolívia está dotada de interações informais que vão além das concepções e práticas formais do Estado e, sobretudo, porque as cidades que a compõem interagem num mesmo território subordinadas juridicamente a governos distintos. Logo, as sociedades de Corumbá, Ladário, Puerto Quijarro e Puerto Suarez estão inseridas na dinâmica de contradições de Estados de particularidades, possuem populações com interesses diversos, que usufruem do território a partir de perspectivas materiais subjetivas e que se identificam ou não com seus respectivos governos.

Tentaremos demonstrar que a fronteira possui, de certa forma, a capacidade de subverter as caracterizações oficiais, que delas se convencionam, tanto como espaços de

limites quanto como “espaço-teste de políticas públicas de integração e cooperação” (BRASIL, 2005, p.21). Pretendemos fazer uma breve discussão a respeito das aglutinações produzidas pelos migrantes (imigrantes e emigrantes) que trabalham, vivem, relacionam-se nessa Zona de Fronteira (e que também a deixa por inúmeros motivos), de modo que as relações fronteiriças não se resumem as concepções jurídico-administrativas que o Estado convencionou para se visualizar o “limite” do território.

Entendemos aqui por território o espaço imprescindível para a reprodução social, seja de um indivíduo, de um grupo social ou de uma instituição (HAESBAERT, 2004, p.20). Dessa forma, o território está relacionado ao uso e a posse dos sujeitos, assim como, os mesmos podem ser o próprio território (o imigrante e emigrante).

Nesse sentido, o Poder Público deve proporcionar regulamentações jurídico-administrativas que estejam condizentes com as especificidades nos fluxos e interações íntimas com o território fronteiriço. Assim, não podemos analisar as fronteiras somente como um espaço geográfico que se localiza na “borda” do território. A intenção é averiguar as sinuosas flexibilizações, as ações, os choques, a relação de forças que se apresentam mediante as relações dos indivíduos que residem nessa localidade fronteiriça e também daqueles que não são necessariamente originárias desses locais e que processam a dialética fronteiriça em suas diferentes dimensões.

Para compreendermos essa complexa dinâmica verificarmos e a relação de forças que este mundo fronteiriço pode proporcionar, utilizamos o conceito “oximorizar” (HANCIAU, 2005, p.129). O objetivo é tentar entender esse caminhar dúbio das fronteiras que traz consigo seus signos, suas formalidades e informalidades: “a oximorização consiste em aglutinar, deliberadamente, os contrários para criar novas e vivas identidades”, afirma Núbia Jaques Hanciau.

Tal aglutinação proporciona a associação não somente dos ambientes de fronteira (que sempre imaginamos encontrarem-se na periferia dos territórios), mas, sobretudo, da associação dos sujeitos fronteiriços que podem ser considerados fronteiras, dotados de experiências e que dão uma inexorável mobilidade a esse “entre - lugar”<sup>57</sup>. Espaço inerente a cada uma das pessoas que vivem de esperanças, de perspectivas, de singularidades percebidas ou não, de diferenças plenas e que

---

<sup>57</sup>Segundo Hanciau (2005), entende-se por “entre-lugar”: “novos espaços, que, misturados às virtualidades globais e às regionalidades enunciativas, atendem ao apelo de instâncias subjetivas dos discursos em circulação” (HANCIAU, 2005, p.127).

compartilham das mais variadas formas. Não vamos somente analisar as fronteiras, mas a “oximorização” que provém delas e que cada vez mais se apresentam mutáveis.

O escopo é analisar algumas das interações dessa Zona de Fronteira, na qual a cidade de Corumbá está inserida e é o centro nodal, como também, demonstraremos alguns dos caminhos que tangem as relações dos indivíduos e dos seus grupos nesse espaço de aglutinações em meio ao processo de integração entre Brasil e Bolívia, que ocorre através da implantação da Rota Rodoviária Bioceânica.

Desse modo, a materialização da Rota Rodoviária Bioceânica, um dos instrumentos geopolíticos no hodierno processo de integração entre os mencionados Estados e que incide diretamente sobre a Zona de Fronteira em questão, traz consigo algumas preocupações que requerem a intervenção do elemento governo do Estado, principalmente do Brasil, que possui maiores recursos financeiros e assumiu nesses últimos dez anos o papel de protagonista do processo de integração continental. Segundo Cataia (2007):

Como não há integridade territorial sem circulação e transporte, a ação do Estado sobre seu território orienta-se a partir de uma antiga concepção geopolítica, a de que os grandes impérios econômicos ou políticos, em todos os tempos, traduziram-se e expressaram-se por suas redes [...] As redes de transporte são os vetores por onde as populações podem se estabelecer em localidades novas ou de difícil acesso e, portanto de delicado controle político (CATAIA, 2007, p.4).

A instalação da referida Rota, como já mencionamos, é a realização de um antigo projeto geopolítico do Brasil e apesar de não se constituir num local novo, a Zona de Fronteira Brasil/Bolívia em Mato Grosso do Sul está atraindo pessoas, sobretudo, imigrantes bolivianos.

Por conseguinte, a materialização do equipamento rodoviário, que está em processo de finalização em território boliviano (faltam menos de 20 quilômetros de pavimentação asfáltica), pode até favorecer os projetos de escoamento da produção de bens no comércio internacional, entretanto: E as pessoas (principalmente os bolivianos) que estão migrando para essa Zona de Fronteira em busca de emprego ou de melhora de vida? Entrevistamos o Secretário de Gabinete da Prefeitura de Puerto Quijarro, em março de 2011, o Sr. Fernando Quiroga, que nos afirmou:

Muitas pessoas estão migrando do interior do país, de localidades onde existe muita desocupação, que são os centros de mineração, nos departamentos de Potosi e Sucre, que inicialmente migraram a Cochabamba, uma região que o custo de vida é relativamente baixo, as condições de vida e clima são ótimas, mas essas pessoas que se dirigiram a Cochabamba estão se dirigindo para cá, em busca de melhores condições, contudo chegam aqui e não vêem nada do

que o governo promete, como por exemplo, de que Mutum vai gerar emprego para dez mil famílias e se deparam com uma realidade diferente.

A migração dos bolivianos incide diretamente sobre a cidade de Corumbá que possui melhor infra-estrutura e que é o centro nodal dessa Zona de Fronteira, mas que não possui condições de atender todas as demandas dessa região. Fernando Quiroga também nos afirmou que a população de Puerto Quijarro dobrou nesses últimos dez anos.

Assim, como as cidades da referida Zona de Fronteira desenvolveram-se aquém de um controle mais específico do Estado, com a recente conjuntura de aproximações estatais, as mesmas, precisam da intervenção dos órgãos públicos para que se mitiguem futuras constrições sociais.

Com esse pressuposto, com o desdobramento da implantação dos equipamentos referentes à referida Rota, no sentido de contemplar o comércio internacional, é necessário que o comércio de varejo e atacado local (que não deixa de ser internacional) também seja considerado pelos órgãos de Estado, visto que estas atividades, além de proporcionarem a associação dos “territórios” do Estado boliviano e brasileiro, também ensejam a vida de relações, a simbiose dos sujeitos fronteiriços, que são dotados de sentimentos, afetos e desafetos e que em determinados momentos apresentam-se de forma conflitiva, ou seja, “oximorizando” a cidade à “via de circulação” fora dos padrões esperados, para além dos floreios da ideologia.

### **3.1 – Os estranhamentos de Zona de Fronteira: a relação “amigo-inimiga” de brasileiros e bolivianos em Corumbá**

Sendo a Zona de Fronteira construída a partir da experiência do próprio indivíduo/sujeito, na qual existem distanciamentos e aproximações, é vital demonstrarmos alguns discursos e contra-discursos que são inerentes a dinâmica fronteiriça circunscrita aos relacionamentos de bolivianos e brasileiros na cidade de Corumbá/MS. Os indivíduos dessa sociedade, sendo ou não originários dessa região de fronteira, convivem com os “não reconhecimentos” que nela existem.

Esta discussão envolve os imigrantes bolivianos que se encontram na mencionada cidade e o choque dos mesmos com essa realidade urbana, ou seja, com uma realidade que é caracterizada pelos seus sincretismos com o território, que ocorrem

a partir de suas interações com o comércio, através dos seus aspectos culturais e pelas relações históricas com os brasileiros, pautadas, em vários momentos, pelo preconceito.

Segundo Ramalho Jr. & Oliveira (2009), além do preconceito, a esse imigrante está ligado o sentimento de solidariedade, constituindo-se peças fundamentais no quadro político-social dessa Zona de Fronteira. Assim, para os autores, o imigrante boliviano, a solidariedade e o preconceito ganham um caráter de instituição, podendo ser considerados “instituições informais de fronteira” (RAMALHO JR. & OLIVEIRA, 2009, p.4).

Essas instituições, segundo os mesmos, vão além daquelas, “que cumprem suas funções, bem esclarecidas em seus estatutos formais, sempre servindo a quem o criou, o Estado”, como também:

A diferenciação elementar entre essas duas categorias é que a primeira possui uma regulamentação formal, com status jurídico próprio, enquanto a segunda se reproduz em tintas invisíveis. As instituições próprias às fronteiras são formadas a partir de uma apropriação de elementos que, embora não lhes sejam exclusivos, encontram naquelas localidades, formas e expressões de manifestações que lhes são peculiares [...] três desses elementos: o imigrante, o preconceito e a solidariedade, manifestas em Corumbá, MS (RAMALHO JR. & OLIVEIRA, 2009, p.4).

Dessa forma, de acordo com os autores, a dialética entre o formal e o informal, está sincrética ao percorrer do preconceito e da solidariedade, a última disfarçada em “tolerância”.

Durante o nosso trabalho de campo, tivemos a oportunidade de entrevistar André Ramalho Júnior, professor da rede de ensino particular da cidade de Corumbá e discente do Programa de Mestrado de Estudos Fronteiriço da UFMS - Campus do Pantanal, cuja pesquisa é, justamente, sobre os imigrantes bolivianos que se encontram nessa Zona de Fronteira. Perguntamos ao mesmo que tipo de solidariedade era essa e por que se dissimulava em “tolerância”, respondeu-nos que a mesma estava relacionada a algumas aproximações do poder público de Corumbá com as cidades bolivianas:

O que eu vejo é que tanto o cônsul brasileiro em Puerto Suarez quanto o cônsul boliviano aqui são muitos sensíveis em relação à fronteira, eles enxergam a fronteira como algo positivo, como algo que pode integrar as pessoas e acreditam que devam existir políticas específicas para a fronteira e essas políticas devem contemplar tanto o Brasil quanto a Bolívia, contemplar essa condição fronteiriça, vejo esses dois homens muito sensíveis a isso. Já o poder público corumbaense promove algumas aproximações, por exemplo, na questão da profilaxia em relação a dengue, a saúde, está havendo esse tipo de contato, que vemos como um sentimento de solidariedade. Mas até que ponto esse sentimento é realmente de solidariedade, ou seria uma preocupação? Todos nós sabemos que esses mosquitos, que também se proliferam do lado boliviano, precisam ser combatidos porque atravessam a fronteira e não precisam de visto para isso, todavia: até que ponto seria solidário ou até que ponto estaríamos cuidando de nós mesmos? Eu já escutei



em reuniões que presenciei, em que autoridades dos dois lados participavam, conversas de que os brasileiros precisam ajudar porque os bolivianos não teriam capacidade de fazê-lo, de que não adiantaria treinar o boliviano e que os brasileiros deveriam ir lá e fazer por eles. Logicamente que isso fica em “off”, mas o que aparece é que a prefeitura de Corumbá ou de Ladário estão se aproximando dos governos das cidades bolivianas para tais profilaxias devido a preocupação que as suas autoridades têm em relação a um provável perigo que possa vir do outro lado da fronteira, isso é tolerar, mas os discursos para a mídia e população surgem como ações de solidariedade aos “irmãos” bolivianos.<sup>58</sup>

E em meio a essa solidariedade institucionalizada, disfarçada em tolerância, manifestam-se discursos “explosivos”, atos xenófobos, entretanto, disfarçados pela sutileza existente na retórica de que “as fronteiras são porosas, que aceitam os contrários”. Vamos observar a Figura nº 14, trata-se de uma “pichação” na parede de uma residência localizada na Avenida General Rondon, cruzamento com a Rua Major Gama, no centro da cidade de Corumbá. A mensagem é uma manifestação de não-aceitação ao “outro”, nesse caso, ao boliviano.

**Figura nº 13 – “Pichação” de manifestação contra o boliviano**



**Fonte:** RAMALHO JR., A. & OLIVEIRA, M. A. M. (2009, p.14).

<sup>58</sup> Entrevista realizada em 16/07/2011.

“Chollo” é uma expressão local, pejorativa, muito utilizada por alguns moradores da cidade de Corumbá, para se referirem aos bolivianos que residem, trabalham, circulam nessa localidade (os bolivianos dessa fronteira também são chamados de “Choco”). Este é um exemplo de um dos aspectos existentes na relação histórica entre brasileiros e bolivianos nessa localidade, como também, representa alguns dos limites que ainda existem em relação ao “outro”, e que reflete uma das condições desse “entre-lugar”.

Recorremos novamente a André Ramalho Júnior, um dos autores da referida foto, que nos ressaltou:

Eu não sei quem pichou aquela parede e não estou afirmando que foi um brasileiro, mas o que eu sei é que aquela manifestação, me parece, eu não consigo provar isso, é uma reivindicação de um pensamento que existe na cidade, uma coisa contra a fronteira e uma coisa contra o boliviano em especial, porque não está escrito, por exemplo, “fora Evo”, é uma mensagem que generaliza, está escrito fora boliviano, fora da cidade e fora dessa fronteira.<sup>59</sup>

Nessa mesma Avenida, 200 metros depois da primeira manifestação apresentada, encontrava-se outra “pichação” em protesto a presença do boliviano na cidade (Figura nº 15).

**Figura nº 14 – “Pichação” da Mureta da “escadinha da 15” contra a presença do boliviano residente em Corumbá**



Fonte: RAMALHO JR., A. L. & OLIVEIRA, M. A. M. (2009, p.13).

<sup>59</sup> Entrevista realizada em 16/07/2011.

Na mureta está escrito, num tom quase que não-identificável, “Fora boliviano”, esta manifestação em particular, ensejou uma observação interessante por parte de Ramalho Jr. & Oliveira (2009), segundo os mesmos, essa mureta está localizada na Avenida General Rondon, “lugar turístico, de amplo fluxo pelos moradores da cidade e palco dos principais eventos, entre eles o Festival América do Sul que, curiosamente, tem como objetivo principal a integração dos povos sul-americanos” (RAMALHO JR. & OLIVEIRA, 2009, p.8).

O professor André Ramalho Júnior também nos ressaltou que os recentes “fechamentos da fronteira” (Manifestações dos Comitês Cívicos bolivianos, realizados geralmente em Puerto Quijarro) contra o governo de Evo Morales, ensejaram no “lado” brasileiro dessa fronteira o aparecimento de mais manifestações, como as que acabamos de apresentar, que “contribuem com a disseminação de estereótipos em relação ao boliviano, que se disfarçam em discursos políticos”, bem como:

O que eu sei, segundo um deputado que eu conversei e que pediu asilo político para o governo brasileiro, pois estava sendo perseguido na Bolívia, pois o MAS rompeu com ele, é que como Evo Morales estava perdendo sua posição aqui nessa região, ele estava incentivando, somente não me falou de que maneira ele estava incentivando, as pessoas que eram correligionárias suas, a migrarem para essa região, mas essas pessoas vinham sem condições nenhuma e acabavam revertendo a situação contra o próprio Morales, que fazia essa pessoa sair de um lugar na qual ela possuía uma certa estabilidade e que vinha para uma região em que não conhecia praticamente ninguém. Confiando na palavra de Morales, a pessoa aqui vinha para atuar politicamente em prol do governo, mas ao ficar desprovido de estrutura, tornavam-se oposição [...] O que a gente pode perceber é que já havia uma posição contra Morales aqui, tanto que o fechamento esporádico da fronteira mostra isso, essas manifestações estão acontecendo ultimamente, justamente, porque já existe um termômetro contra Morales nessa região e ele ainda traz pessoas para cá, não dando o respaldo que prometeu oferecer, a coisa está crescendo contra ele na nossa fronteira. E mais uma coisa, as pessoas encontram eco desse lado da fronteira, e isso é um problema, já que existe um preconceito contra um indígena no poder e não sei se você percebeu ao andar pela cidade, mas aquelas fotos de “fora chollo”, já encontram ecos mais contundentes e quando vão falar mal do governo Morales, encontra-se em toda região um assunto em comum para falar do boliviano em geral.<sup>60</sup>

As interações percebidas através dos discursos e imagens são emanções de alguns caracteres da condição “amigo-inimiga” de brasileiros e bolivianos nessa Zona de Fronteira (na cidade Corumbá em especial) e que configura alguns tons da “oximorização” que se produz nesse território, que abriga os estranhamentos e as aceitações. Na qual as pessoas expõem as suas particularidades políticas, culturais, familiares, etc. Um contexto dialético, que consiste num percorrer, que se constrói entre

---

<sup>60</sup> Entrevista realizada em 16/07/2011.

preconceitos e solidariedades, assim como, exterioriza os “limites” que ainda existem em relação à existência do “outro”.

Os elementos apresentados nos levam a pensar na aglutinação que existe entre a ideologia da integração, impulsionada pelos projetos que envolvem a materialização de uma infra-estrutura de transporte que incide diretamente na Zona de Fronteira em Questão (A Rota Rodoviária Bioceânica) e a integração a partir das relações históricas e reais das populações que estão e estarão conectadas aos equipamentos dessa infra-estrutura. Apesar de existir um equipamento rodoviário (já em fase de conclusão) que visa facilitar reciprocidades estatais entre Brasil e Bolívia e que incide diretamente sobre essa fronteira, o processo de integração formal, ainda é incipiente em relação ao contato entre as “gentes”.

Como se tratam de interações entre dois Estados distintos num mesmo território, no que se refere aos seus quadros institucionais e principalmente sociais, serão necessárias a Zona de Fronteira em questão, políticas específicas para regular as relações de comércio e do trabalho em geral, culturais, políticas e que envolvam necessidades básicas, no sentido de possibilitar a bolivianos e brasileiros uma vida, minimamente, digna. Inclusive aquelas que promovam reparações, em caso de manifestações grosseiras, semelhantes a que apresentamos.

Segundo Marco Aurélio Machado de Oliveira, o lado boliviano da fronteira começou a crescer demograficamente a partir dos anos 1980, conjuntura que provocou o surgimento de novas localidades, fazendo quadruplicar sua população em uma década (OLIVEIRA M. A. M., 2005, p.355).

Dessa forma, o crescimento do lado boliviano desenrolou-se com a ausência de infra-estrutura cidadina mínima, com habitações de mau aspecto, inadequações na coleta de lixo, no tratamento de água, originando assim gritantes assimetrias em relação às cidades brasileiras, realidade que fez os brasileiros desviarem para o “lado de lá” e para os bolivianos a culpa pelos problemas que existem nas cidades dessa Zona de Fronteira (OLIVEIRA, T. C. M., 2009, p.39).

O contato dessas assimetrias gerou margem para a “tolerância” existente na convivência entre brasileiros e bolivianos, os reflexos desse sentimento permitem que se encontrem íntimos e distantes, “amigos-inimigos”.

As manifestações apresentadas, misturam-se aos anseios políticos dos diferentes grupos que atuam nessa sociedade, principalmente, por parte de alguns grupos da sociedade civil corumbaense, que ao se posicionarem em favor dos seus interesses,

utilizam-se da imagem criada à respeito do boliviano (na qual ele é o culpado pelos problemas da fronteira) e exteriorizam discursos tão xenófobos quanto aqueles que demonstramos nas imagens nº10 e 11. O jornal “Correio de Corumbá”, em sua edição nº 2503, de janeiro de 2011, um dos jornais de maior circulação da cidade de Corumbá, apresentou aos seus leitores uma crônica intitulada “BOM DIA PARA VOCÊ! Um passeio à Bolívia”. Vamos reproduzi-la na íntegra:

Era domingo, 8 horas da manhã. Para aproveitar o ar fresco que ventilava o nosso rosto, saímos, Josefina e eu, para um passeio. Achamos que seria agradável uma volta pela fronteira e, quiça, até uma cidade próxima em território boliviano. Assim pensamos e assim procedemos. Naquele tempo a passagem pela fronteira era difícil, dado o péssimo estado de conservação do local. E por ter sido assim, casualmente o espelho retrovisor externo do meu carro tocou de leve no braço de um policial que por ali passava. Nada de mais. Dei-lhe toda atenção que merecia e ele correspondeu com a mesma gentileza. Quando já ensaiava reiniciar o passeio, eis que surge uma terceira pessoa que, pela roupa que usava e que devia estar usando há mais de 10 dias, devia ser policial também. Por favor – disse-me! Saia do carro – o que dizia numa tonalidade de voz nada amigável.

“Chiii – acho que o bicho vai pegar – disse a minha acompanhante.” E não deu outra: “acompanhe-me até o escritório” – o que dizia mostrando um casebre próximo do local. A casa era de uma única peça. Seu interior cercado de poeira por todos os lados. Uma pequena mesa que mal se aquentava sobre as quatro pernas. Sobre a mesa um livro. Devia ser o Livro da Lei, imaginei. A folha já estava aberta na página 43. O guarda quis disfarçar tentando fechar o livro que, por conta própria, se abria sempre na página 43. Ah, aqui está – disse o policial – docientos bolivianos. E eu, com a cara mais idiota da paróquia, sim: docientos bolivianos. E daí? Hay que pagar, es la penalidad! – E onde vou encontrar 200 bolivianos a esta hora? Ainda estão todos dormindo! Meu carro é pequeno não cabe mais do que 3 pessoas por viagem. O que devo fazer? A essa indagação o policial não gostou. Achou que eu estava gozando. E estava mesmo! “Mira: ou ud se comporta ou vou detê-lo até segunda-feira”. Desculpe, senhor, é que no entiendo nada sobre bolivianos,. Soi brasileiro e ... metido a engraçado – completou o policial. Percebi, até, que ele já me olhava com ar de simpatia. Mas não me liberava para prosseguir com o passeio planejado.

Su nombre y profesión?

Disse-lhe meu nome, acrescentando: funcionário público municipal.

Estão usted é funcionário municipal – indagou o policial. E trabalha adonde? – na prefeitura. Junto ao Prefeito. Dr. Éder Brambilla.

A partir dessa revelação notei a mudança de comportamento do policial. Tornou-se mais simpático, mais risonho.

- Quer decir que usted é funcionário de Dom Éder?

Por favor, sente-se! (até então estava conversando de pé). Uma vez que o senhor é funcionário da prefeitura e do nosso amigo Dom Éder, vamos dar o assunto por encerrado. Desejo, ainda, pedir-lhe desculpas pelo incidente. Meu nome é ...

Peço recomendar-me a su chefe, Dom Éder Brambilla.

A ocorrência atrasou-nos em 1 hora para o passeio. Já cansados e transpirando por todos os poros de tanto blá-blá- meio ao português e o boliviano, retornamos dali mesmo para a nossa casa, esgotados por uma ocorrência que alterou aquela que seria nossa deliciosa manhã de domingo (SILVA NETO, 2011, p.11).

Essa crônica demonstra a visão do autor sobre o que ele pensa da “fronteira” e sobre o boliviano. Uma percepção espaço-temporal na qual o segundo sempre possui a má índole, a péssima conduta e sempre será o “errado” nas estórias e histórias.

É muito preocupante quando esse tipo de posicionamento é disseminado a partir de um meio de comunicação, sobretudo, quando se trata de um instrumento midiático que muitos corumbaenses têm acesso, narrativas desse nível contribuem para se perenizar os estereótipos. Por exemplo, quando afirmou “surge uma terceira pessoa que, pela roupa que usava e que devia estar usando há mais de 10 dias, devia ser policial também”, será que estava tentando dizer que o policial boliviano era um “sujo”, que não era asseado? Subentende-se que sim, mas que todos os bolivianos também.

Observa-se que além de, aparentemente, afirmar que o boliviano é “sujo”, que “não toma banho”, ao criticar a conduta política do ex-prefeito da cidade de Corumbá/MS, Éder Brambilla (1997-2004), utilizando-se da estória do policial boliviano corrupto que tentou suborná-lo, ressaltando a sua ligação com o ex-prefeito; o autor dessa crônica, em outras palavras, também deixa a entender para o leitor que todo boliviano é corrupto. Durante o trabalho de campo que realizamos na cidade, conversando com as pessoas, constatamos que parte da população, realmente, pensa que todo boliviano é “sujo”, é “corrupto” e que o “lado de lá da fronteira” (cidades bolivianas) é perigoso.

Esse tipo de ativismo político, em que se cria um estereótipo para o boliviano, corrobora no sentido de poder levar parcelas da sociedade a pensar que o “problema” dessa região são os bolivianos e a estrutura existente nas cidades de Puerto Quijarro e Puerto Suarez e, principalmente, contribui para a reprodução de discursos semelhantes, como o caso das frases “Fora boliviano” ou “Fuera Chollos”, pichadas no centro da cidade de Corumbá.

Nota-se também que alguns grupos da sociedade corumbaense ainda não tomaram consciência do contexto em que também vivem (ou não querem), no qual a relação entre brasileiros e bolivianos ultrapassa os limites jurídicos do território. Quando o autor afirma que iria dar “uma volta pela fronteira e, quiçá, até uma cidade próxima em território boliviano”, o mesmo percebe somente o limite estabelecido juridicamente para representar o que seriam os territórios do Estado boliviano e brasileiro, o autor não poderia dar “uma volta pela fronteira”, pois ele já está nela.

As interações que ocorrem nessa Zona de Fronteira, como já ressaltamos, vão além das “linhas” traçadas pelo o Estado, brasileiros e bolivianos se cruzam diariamente

nos centros comerciais, nas feiras públicas, nas casas bancárias, etc. Como podemos estabelecer os limites para esse contato? Até que ponto a existência de um limite jurídico pode estabelecer que lá ou aqui seja a fronteira?

Na atual conjuntura, a opinião pública, da qual a imprensa faz parte, deveria estar exteriorizando para a sociedade argumentos como: de que forma os direitos serão criados no sentido de convergir com as interações cotidianas dessa Zona de Fronteira? Interações ensejadas por vetores tão distintos político, cultural, socialmente. Propagandas semelhantes ao da referida crônica, carregadas de xenofobia, redundam em mais contraposições, tensões e conflitos.

Pensamos que o limite nessa Zona de Fronteira, não está “lá” nem “aqui”, o que limita e separa brasileiros e bolivianos é a maneira como observam uns aos outros. Solange Gomes da Silva em seu trabalho de monografia, cujo título é “Bolivianos e Brasileiros em Corumbá, MS: Preconceitos e Cooperação e Mútuos”, na tentativa de explicar a relação da população corumbaense com os bolivianos, o que ela denominou “alegoria da vizinhança”, em uma de suas entrevistas, relata a visão de uma corumbaense a respeito dos bolivianos: “eu os considero como considero meus vizinhos, mal cumprimento meus vizinhos, não tenho intimidade, são indiferentes para mim” (SILVA, 2004 *apud* OLIVEIRA M. A. M., 2005, p.355). Nota-se uma “proximidade-distante”, ou seja, os brasileiros e bolivianos dessa fronteira estão aglutinados em suas relações e distantes ao mesmo tempo.

Mas, como afirma Claude Raffestin, “A fronteira nasce da diferença”, e é a partir delas que podemos identificar seus aspectos contraditórios, ou seja, a existência dos “estranhamentos” entre os fronteiriços, assim como, é através dos antagonismos que devemos pensar em mecanismos de convergência, que ao menos mitiguem as tensões que nunca vão deixar de existir entre aqueles que convivem nesse território de permissividades, de porosidades e de flexibilidades que é a Zona de Fronteira.

### 3.2 – O imigrante boliviano: um fronteiriço na Zona de Fronteira

Para Hanciau (2005):

Além de abarcar amplos domínios, as fronteiras muitas vezes são porosas, permeáveis, flexíveis. Deslocam ou são deslocadas. Se há dificuldade em pensá-las, em apreendê-las, é porque aparecem tanto reais como imaginárias, intransponíveis e escamoteáveis (HANCIAU, 2005, p.133).

Essas palavras podem ser reveladoras para aqueles que pensam a fronteira somente como um espaço geográfico que fora criado para delimitar o Estado, com seus limites jurídico-administrativos e que, de certa forma, define no seio de sua sociedade a percepção do que é central e/ou periférico. Todavia, a assertiva também pode ser intrigante para aqueles que a percebem como “lócus”, e que ensejam territorialidades para as Zonas Fronteira, somente nos campos político e econômico.

As fronteiras não podem ser somente analisadas como setores que limitam o território do Estado. O imigrante, por exemplo, pode ser compreendido como uma fronteira, e proporciona inúmeros processos de interação. O turista, de férias em Mato Grosso do Sul, também pode ser considerado um “espaço fronteiriço” ou uma Zona de Fronteira, pois ao entrar em contato com a localidade em que veio visitar, externa seus desejos, suas dúvidas, seus preconceitos, seus costumes originários.

Assim, não podemos pensar na fronteira somente a partir de determinada cidade que se localiza na Faixa de Fronteira, definição entabulada no art. 20 da Constituição da República Federativa do Brasil. Devemos também pensar na mesma como um mundo de abstrações que se materializam a partir do ser que enseja essas materializações, que será identificado como sendo de algum “lugar” e que cria um sistema a partir das abordagens e da vivência que possui.

Tomemos o exemplo do imigrante árabe em Corumbá (existe um grande contingente de sírios, libaneses e, principalmente, de palestinos na cidade, que se dedicam as atividades do comércio) que transcende sua própria existência e convive com a condição de “transitoriedade” que adquiriu por se encontrar em um território que não é o seu de origem e que passa a ser, porque, por algum motivo, teve que abandonar seu país, ou seu outro “lugar”.

Marco Aurélio de Oliveira ao entrevistar imigrantes palestinos no município de Corumbá chegou à conclusão de que o imigrante é um “homem-fronteira” (OLIVEIRA



M. A. M., 2004, p.200), encontrando-se sempre, de acordo com Sayad (2000), no limiar do “eterno retorno”. Vamos às observações de Oliveira M. A. M. (2004):

Em entrevista que realizei recentemente, um imigrante disse: “somos palestinos, mas, também brasileiros de coração, pois, na maioria somos naturalizados, só não deixamos de ser é muçulmanos.” A frase guarda a própria condição transitória e definitiva do imigrante, ou seja, sua contradição mais profunda. Pois, ao aceitar ser de outra nacionalidade, revela a desilusão com a possibilidade de retornar (OLIVEIRA, 2004 (c), p.200).

Esta observação pode nos revelar uma condição de suposta tristeza do imigrante que está fora de sua terra natal, entretanto, verifica-se também um sentimento de conformação com o país que lhe abrigou. Assim como, nos traz a concepção de proximidade e até mesmo de contigüidade de dois territórios, que se unem pela condição “imigrante-emigrante” em que se encontra o entrevistado.

Logo, para o mesmo se auto-analisar nesta condição, muitas práticas foram realizadas, como o aprender do português, como o processo de identificação pelos corumbaenses que o viam como estrangeiro (ou que ainda o vê dessa forma) e pelo próprio identificar do imigrante, como não pertencendo àquele lugar, mas que passou a ser seu. Além de todos os rituais e simbologias que trouxe da sua cultura, e que “naturalmente” externa na nova terra. Isso faz do imigrante uma fronteira absoluta.

Baseamo-nos para legitimar esta última afirmação, no processo paradoxal que Rogério Haesbaert cita sobre distância e presença, “o estrangeiro é sempre o distante-presente” (HAESBAERT, 2004, p.16/17), podemos assim deduzir que ele está em contato de várias maneiras com o tempo e o espaço que viveu e que vive agora. O autor ainda ressalta: “A compreensão do espaço-tempo, portanto, não diz respeito apenas à ‘quem se desloca e quem não se desloca’: [...] diz respeito também ao poder em relação aos fluxos e ao movimento”.

Dessa forma, o imigrante é fronteira e fronteiro, não há como dissociar os marcos físicos de sua terra natal dos fatores cognitivos que convencionam os seus ritos, seus símbolos, seus preconceitos, suas formalidades e informalidades, ou seja, tudo aquilo que lhe identifica e o faz identificar outros signos. Como Raffestin (2005, p.14) afirma: “A fronteira, no seu processo de funcionalização, pode naturalmente ser interpretada, tanto no seu sentido político como no seu sentido sócio-cultural”.

Isso significa que da mesma forma que um Estado pode ter suas “fronteiras políticas” fragmentadas, por crises internas que envolvem processos materiais e não-materiais (como, por exemplo, confronto de grupos étnicos rivais que almejam o controle político do país) e que podem formar um bojo de novas conjunturas sociais,

religiosas, simbólicas a partir das novas “fronteiras políticas” criadas; o imigrante que sai de sua terra natal (até pelos mesmos motivos do exemplo) e cria uma nova dimensão de relações a partir das suas e das experiências do novo “lugar”, em que agora se encontra, também pode ser considerado uma fronteira.

O imigrante, da mesma forma que o Estado se fragmentou, está desarraigado de suas primeiras origens e independente dos motivos da saída do seu país de origem, ensejará novos mecanismos para a sua vida, da mesma forma que um novo Estado politicamente “demarcado” criará os seus.

Ruben George Oliven faz uma observação interessante e que corrobora com a nossa posição sobre o imigrante em se constituir numa fronteira:

[...] as pessoas viajam. E com elas viajam suas roupas, suas línguas, seus costumes e suas idéias. [...] Conservam sua cultura, mas entram em contato com novos costumes e valores. A influência é recíproca. O viajante – ou imigrante – acaba aprendendo a língua do novo país e aceitando parte de seus hábitos, ao mesmo tempo em que influencia as pessoas com quem se relaciona. Desterritorialização é um termo utilizado para designar fenômenos que se originam num espaço e acabam migrando para outros. Esse conceito só faz sentido se for associado ao de reterritorialização, pois as idéias e os costumes saem de um lugar, mas entram noutra no qual se adaptam e integram (OLIVEN, 2006, p.157/8).

Isso nos ajuda a perceber que o fato de ser imigrante não significa estar somente numa “condição infernal” (OLIVEIRA M. A. M., 2004, p.189), de se sentir estrangeiro e íntimo simultaneamente, significa também proporcionar adaptações e adaptar “o outro” a ele (sobretudo, quando existe uma conjuntura integracionista entre Estados).

Oliven (2006) afirma, “as idéias e os costumes saem de um lugar, mas, entram noutra no qual se adaptam e integram”, ou seja, sua condição de viajante, “oximoriza” sua existência, não importa a sua localização geográfica; se em área de fronteira ou não, tendo em vista que com as aglutinações inerentes a esse processo fronteiriço, o imigrante deixa de sê-lo, ao ponto de não querer mais retornar a sua terra de origem, o que é uma característica da fronteira, aglutinar os diferentes e respaldar cada uma das peculiaridades existentes nesta “dimensão”, afinal podem criar seu próprio país, seu próprio “lugar”. Como observou Oliveira (2004), ao entrevistar membros da comunidade palestina em Corumbá: “já me sinto bem brasileiro. Afinal só aqui um muçulmano poderia comer feijoada” (OLIVEIRA, 2004, p.197).

Esta frase poderia resumir a visão que a comunidade palestina em Corumbá possui do “seu Brasil”, e que se mistura com sua condição fronteiriça de imigrante que teve de criar novas relações de existência. As palavras de Abdelmalek Sayad nos

ajudam a entender o sincretismo entre o que o imigrante um dia foi e o que pode se tornar:

O imigrante só deixa de sê-lo quando não é mais assim denominado e, conseqüentemente, quando ele próprio assim não mais se denomina, não mais se percebe como tal. E a extinção desta denominação apaga, a um só tempo, a questão do retorno inscrito na condição do imigrante (SAYAD, 2000, p.11).

Sayad (2000) demonstram-nos o quanto os limites são transponíveis a fluxos inimagináveis em qualquer forma de existência, o que nos faz perceber o quanto as diferenças são fundamentais para a produção das fronteiras e para se consolidar a sua existência como espaço de permissividades respaldadas legalmente pelo Estado.

Com esses pressupostos, as fronteiras das quais nos referimos estão além de toda propriedade que o Estado nos ensinou a perceber, elas se encontram até mais singulares que os próprios espaços geográficos que conhecemos como fronteira, porque a contigüidade destas, não é somente física e não pode abrigar somente as convenções estatais. Estas fronteiras são o próprio Estado que cada indivíduo cria com suas próprias relações, dessa forma, o indivíduo é emissor de poder e cria relações de poder a partir dos fatores que coexistem com ele, porque o território, em sua materialidade física, não é o único alvo do poder.

Logo, o território é o boliviano, é o palestino que vive nessa região de fronteira, assim como, é o corumbaense e o ladarense que com seu (s) pós-vocálico palatizado construtivo, com som do “x”, desperta curiosidade e ironia nas outras localidades do Estado de Mato Grosso do Sul e, sobretudo, é o boliviano que emigrou do interior do seu país para a fronteira na qual se localiza Corumbá.

São territórios e fronteiras, pois cada um desses traz consigo algo singular, convivendo com preconceitos e criando os seus, que assimilam e se fazem assimilar, imprimindo as suas relações e dinâmicas de poder.

O que pretendemos com essa discussão é demonstrar que a fronteira não se resume aos marcos físicos geográficos. Na nossa concepção, ela está além dos mesmos, se encontra nas relações que o ser humano proporciona no seu viver, nas suas relações diárias, no conhecer dos diferentes caminhos que impulsionam a sua existência.

A fronteira reside em nós, pelo fato de assimilarmos os espaços fronteiriços e de convivemos com eles de diferentes maneiras. Utilizamos a figura do imigrante e dos migrantes em geral para representarmos a mobilidade que “as fronteiras” apresentam, afinal, os mesmos estão além do limite de sua própria origem, de sua própria história, estão além do fato de se localizarem geograficamente.

Portanto, o boliviano é uma fronteira. Na cidade de Corumbá os bolivianos atuam no comércio local há mais de vinte anos, predominando no comércio informal, nas feiras livres, nas calçadas e na chamada “feirinha boliviana” que está situada atrás de um dos cemitérios da cidade (OLIVEIRA M. A. M., 2005, p.355). São “fronteiras” no interior de uma Zona de Fronteira, pois além de estarem presentes fisicamente trazem consigo sua cultura, seus anseios, seus medos e os fazem explícitos para os corumbaenses quando saem de suas residências em Puerto Quijarro ou Puerto Suarez em direção a Corumbá ou Ladário para trabalharem, consumirem nas lojas, nos restaurantes, etc.

Dessa forma, como fronteiras, são protagonistas na relação de forças existente na localidade em questão. Inúmeros comerciantes bolivianos estão atuando no comércio informal dessa cidade de Corumbá, verifica-se tal condição quando se caminha pelas principais ruas do seu centro comercial. A Figura nº 16 é uma constatação de nosso trabalho de campo realizado em fevereiro de 2011. Trata-se de uma comerciante informal boliviana (de origem indígena) atuando profissionalmente na Rua Treze de Junho, esquina com a Rua Frei Mariano.

**Figura nº 15 – Comerciante boliviana na área central da cidade de Corumbá**



Fonte: FERNANDES, R. M. S., Trabalho de campo (2011).

A senhora da imagem nos informou ser originária de Oruro, capital do Departamento de Oruro na Bolívia, que se localiza a 3.706 metros sobre o nível do mar, entre as cidades de La Paz e Potosí. Perguntamos a quanto tempo estava no município, como viera e porque exerce tal função, respondeu-nos o seguinte: “Estoy aquí seis meses, vine con mis hijos, muchas personas están usando "la carretera" para llegar a esta frontera, siempre he sido comerciante, con suerte, me quedaré aquí”<sup>61</sup>.

“La carretera” citada pela senhora, é a rodovia Bioceânica, a construção desse equipamento está possibilitando a atração de muitos migrantes bolivianos para as cidades dessa Zona de Frontera. Em março de 2011, entrevistamos o Director de Catástrofe e Planificación urbana da prefeitura de Puerto Quijarro (cargo que se equivale, na cidade de Corumbá, ao Secretário de Planejamento) o senhor Juan Mostajo, que nos informou: “población, actualmente tenemos estimado en 19 mil habitantes, en 2001 estaba en 9 mil”.

Não tivemos acesso aos dados populacionais referentes ao ano de 2011 (ano do último censo no país) do INE – Instituto Nacional de Estadísticas da Bolívia, entretanto, a projeção total da população de Puerto Quijarro para o ano de 2009, aferia um contingente populacional em torno de 17.985 habitantes (INE, 2012, p.02). Logo, número populacional próximo ao da informação dada pelo Sr. Mostajo.

Isso significa que, assim como a senhora que entrevistamos, existem outros imigrantes bolivianos se dirigindo para a Zona de Fronteira em questão, em condições semelhantes. O Secretário de Gabinete da Prefeitura de Puerto Quijarro, o Sr. Fernando Quiroga, deu-nos a seguinte informação:

Muitas pessoas estão chegando e se estabelecendo na região, por isso o aumento populacional desproporcional ao que a “Alcaldía” pode atender. Não temos, por exemplo, infra-estrutura básica, nossa água e de péssima qualidade, não temos um sistema de purificação de água, são questões que temos que tratar de acordo com nossas condições, tratamos de assistir essas pessoas a partir de temas mais urgente como saúde e educação, o tema de infra-estrutura e saneamento básico damos muito pouca atenção, pois os recursos são poucos [...] Essa migração, apesar da propaganda, não é uma política oficial do governo central, se assim o fizesse teria que dar condições para essa gente. Sem dúvida, essa gente não tem nenhum apoio do Estado, aqui pode ocorrer um desenvolvimento, com geração de fontes de trabalho a partir da Jindal em Mutum, mas o governo não faz nada para que essa gente tenha melhores condições. Dentro do que estipularam contrato com a Jindal, a empresa que vai explorar o minério de Mutum, o governo deveria dar condições para essa gente que está vindo, obviamente primeiro com trabalho, atualmente não há nada disso para essas pessoas aqui [...] As condições do município estão reduzidas, não temos condições de atender as demandas de tanta gente que está se encaminhando para cá. Temos problemas com a gente que está vindo do interior do país, muitas pessoas estão ocupando terras

---

<sup>61</sup> Entrevista realizada em 09/03/2011.

fiscais do município, terras verdes que estão destinadas para a construção de áreas de lazer, hospitais, escolas, etc., essas pessoas tomaram posses dessas áreas e estamos com problemas, não podemos retirá-las.<sup>62</sup>

Além de descrever alguns dos problemas que assolam Puerto Quijarro com a vinda desse contingente em busca de trabalho, não o encontrando de forma satisfatória, também nos ressaltou a oposição política de seu partido (legenda do atual governo de Puerto Quijarro) político ao MAS, e segundo o mesmo, isso estava dificultando a solução dos problemas citados:

Pertenço ao *Movimiento Sim Miedo* - SMS, somos oposição política ao MAS, essa condição não deveria prejudicar as ações para nosso município, no entanto está, não estamos realizando atividades políticas contra o governo. Estamos tentando atender as necessidades da população local, não queremos afrontar o MAS. Somos francos somente, falamos algumas verdades que não aceitam. Queremos atenção, afinal ajudamos Morales a se eleger e fizemos parte da elaboração do seu plano de governo. No nosso governo existe uma divergência partidária com o atual governo central e infelizmente a população que está sendo prejudicada, o que não deveria acontecer [...]. Aqui na fronteira sempre houve oposição contra o governo central e Santa Cruz. O governo central sempre abandonou as regiões fronteiriças, acredito que nas regiões fronteiriças o governo não tem interesses.

O fato é que em meio as divergências políticas entre o MAS e MSM, um grupo considerável de bolivianos passou a se dirigir para essa Zona de Fronteira a partir de 2007 (segundo informações do próprio Sr. Juan Mostajo, Director de Catástrofe e Planificación urbana da cidade Puerto Quijarro). E a referência funcional que esses migrantes possuem é o comércio, já praticado há muitos anos pelos bolivianos que residem nessas cidades fronteiriças.

Com a falta de trabalho, iniciam atividades profissionais no setor informal, sobretudo, na cidade de Corumbá, os comerciantes bolivianos são facilmente notados pelas ruas centrais da mencionada cidade, pelas vestimentas tradicionais que usam, pelo fenótipo, já que muitos são de origem indígena e, principalmente, porque suas barracas, bancas com os produtos que oferecem, encontram-se, geralmente, nas calçadas públicas e em frente aos outros estabelecimentos comerciais.

Com esse tipo territorialização, a condição “amigo-inimiga” de brasileiros e bolivianos na cidade fronteiriça de Corumbá acentua-se na medida em que alguns setores do comércio formal se mobilizam contra aqueles que estão na informalidade (ressaltamos que não existem somente ambulantes informais bolivianos exercendo atividades profissionais pelas ruas centrais da cidade). Na mesma edição nº 2503, de

---

<sup>62</sup> Entrevista realizada em 10/03/2011.

janeiro de 2011 do jornal “Correio de Corumbá”, através da seção denominada “Torpedos”, encontramos a seguinte notícia:

Estão ficando cada vez mais intransitáveis as calçadas das ruas centrais de Corumbá, que mesmo algumas sendo largas, com sua ocupação por parte de vendedores diversos, principalmente bolivianos que esparramam pelas mesmas cestas com vários produtos, os pedestres ficam prejudicados na sua caminhada, sendo obrigados a circularem pelas ruas, correndo o risco de serem atropeladas. O local favorito para esse comércio ilegal é a calçada do nosso principal jardim público, ou seja, na praça da independência, defronte ao colégio CENIC, na rua Frei Mariano, continuando pela principal via pública da cidade e tomando conta também da 13 de junho e Delamare, entre as ruas Antônio João e 15 de Novembro. Um verdadeiro absurdo (YUNES, 2011, p.3).

Está explícito que a denúncia do “verdadeiro absurdo” relaciona-se diretamente aos interesses dos comerciantes “legais” (todos nós sabemos que imprensa se manifesta mediante aos interesses de terceiros, na maioria dos casos de quem paga mais). Segue o autor:

Se já não bastasse a feirinha boliviana atrás do cemitério, que prejudica o comércio estabelecido no centro da cidade, ainda temos os bolivianos expondo acintosamente suas mercadorias sobre as calçadas da área central da Capital do Pantanal. Façamos isso lá na Bolívia e seremos presos ou levaremos uma surra dos comerciantes do vizinho país (YUNES, 2011, p.3).

Realmente, inúmeros comerciantes bolivianos estão atuando na informalidade, como já destacamos, quando se caminha pelas principais ruas do centro da cidade, isso é visível, principalmente nas citadas pelo jornalista. Dessa forma, muitos não pagam impostos, e em alguns casos, vendem o mesmo produto dos chamados comerciantes “legais”.

Todavia, esses comerciantes bolivianos que se encontram na economia informal são desterritorializados, não pelo fato de muitos deslocarem-se das suas regiões de origem para essa Zona de Fronteira (verificamos em nosso trabalho de campo que maior parte dos bolivianos que trabalham em Corumbá, não são originários de Puerto Quijarro e de Puerto Suarez, são oriundos de outras regiões da Bolívia), mas, porque os mesmos encontram-se em condições precárias. São minorias que tiveram que se adequar a uma nova condição de vida.

O professor André Ramalho Júnior (que é neto de bolivianos), ao ser perguntado sobre a inserção do imigrante boliviano no comércio informal de Corumbá, nos ressaltou:

O que não podemos perder de vista são as condições de inserção, primeiramente, alguns imigrantes bolivianos que chegam aqui, ainda mais se ele vem do altiplano, falam muito pouco o espanhol, somente vão falar o espanhol ao invés do quéchua ou outro dialeto indígena, caso ele se origine

de uma região de fronteira com outro país que também fala o espanhol, então, na verdade o que algumas pessoas falam sobre a vocação do boliviano para o comércio, não é uma vocação, é uma necessidade da pessoa que chega aqui, possui pouca instrução, possui pouca inclusão social, assim o que resta para ele é o comércio informal. Por exemplo, existem bolivianos que estão há mais de vinte anos em Corumbá, que se tentarem exercer outra profissão na cidade, não conseguem. Imagine você chegar num lugar onde não consegue se incluir no mercado de trabalho e nem consegue o acesso ao código lingüístico local, o indivíduo vai se aproximar daquilo que está mais próximo daqueles que já estavam anteriormente no lugar, que nesse caso é o comércio. Outro fator é o preconceito, isso também faz com que exerçam atividades informais, mas, infelizmente, algumas pessoas não analisam o preconceito ao boliviano como fator impeditivo aqui em Corumbá. Assim, como já me disseram: “Ah! Aqui em Corumbá não tem preconceito contra o boliviano, porque na década de 60 e 70, muitos engenheiros, matemáticos, arquitetos vieram para cidade e se deram super bem com a comunidade corumbaense, que era até muito fechada com os pobres corumbaenses”. Justamente, eles eram arquitetos, engenheiros, ou seja, eram pessoas que compatibilizavam com uma classe média. A classe média francesa tem maiores compatibilidades com a classe média brasileira e assim por diante, outra coisa é uma pessoa vir clandestina, uma mãe vir com seus filhos, tendo que ser mãe e comerciante ao mesmo tempo. Uma coisa é uma vestimenta padrão, classe média mundial, de calça jeans, tênis, camiseta, outra coisa é uma vestimenta que está ligada as etnias indígenas. O código mais simples que as pessoas vão perceber é a roupa, antes de conversar com a outra pessoa.<sup>63</sup>

Dessa forma, talvez não seja recomendável afirmar que as atividades econômicas exercidas por esses imigrantes bolivianos soam somente como “ilegal”, como afirmara o jornalista na matéria (obviamente o mesmo tem todo o direito de se manifestar politicamente como quiser). O conceito de “legal” ou “ilegal” nesse caso, como discurso político, serve somente para ampliar as visões xenófobas que já existem em relação ao boliviano, pois as convenções jurídicas que regulamentam a noção do que é ilícito e do que é lícito, aplica-se de forma parcial nessa relação do imigrante boliviano com a cidade de Corumbá. Até porque, o discurso do jornalista, que também é parcial, não explicita “o porquê” desses “ilegais” se encontrarem em tal condição.

A Figura nº 17, por exemplo, apresenta alguns comerciantes bolivianos no centro da cidade de Corumbá e a relação dos mesmos com o ambiente citadino. Os caracteres dessa cena são absolutamente evidentes, entretanto, a estética que circunda esse cenário é insuficiente para se fazer uma análise do que está implícito em tal materialização, ou seja, os comerciantes informais estão no quadro do ilícito para as normas jurídicas do Estado (que também servem de discurso político), mas a “doutrina” que define friamente as ilicitudes nesse tipo de contexto, não consegue identificar que essas atividades comerciais consideradas ilegais, estão relacionadas à inserção precária desses indivíduos na sociedade corumbaense.

---

<sup>63</sup> Entrevista realizada em 16/07/2011.



**Figura nº 16 – Comerciantes informais bolivianos na Rua Frei Mariano, cruzamento com a Rua Delamare**



**Fonte:** FERNANDES, R. M. S., Trabalho de campo (2011).

Assim, contextos semelhantes ao apresentado na imagem são comuns nessa cidade, o aparente contraste visual, na realidade é mais uma das materializações que envolvem as relações fronteiriças entre os moradores dessa Zona de Fronteira, na qual se integram preconceitos e aceitações e que emanam inúmeros fragmentos, sujeitos a várias interpretações. Contudo, as interpretações relativas ao que é legal ou ilegal, somente poderão chegar a um denominador comum, quando forem criadas leis que consigam atender as demandas relacionadas ao setor de trabalho, que consiga formalizar esse tipo de comerciante e lhe dar condições para conseguir o mínimo em relação a uma vida digna.

É preciso abrir um parêntese em relação às questões que envolvem os limites do formal e informal, ressaltamos que o “legal”, “ilegal”, ilícito e lícito não estão somente ligados e são exclusivos da economia informal. Ao longo da cadeia produtiva, podem estabelecer-se lógicas na divisão do trabalho que venham a transgredir as disposições

legais da produção das mercadorias, sobretudo, na busca pela maximização dos lucros.

De acordo com Nóbrega (2009):

O legal e o ilegal, o lícito e o ilícito freqüentemente se misturam no curso das atividades econômicas, em que a lógica econômica da maximização dos ganhos com alguma freqüência prevalece sobre as prescrições jurídico-normativas. Ao longo da cadeia de mercadorias que se desenvolve desde a produção até o consumo, estabelece-se uma divisão do trabalho da qual participam agentes econômicos diversos, em redes complexas que envolvem atividades produtivas, financeiras e comerciais que se interligam. Essas cadeias podem envolver elementos contrários às disposições legais estatais e à autoridade regulatória formal no transcorrer de suas etapas ou ainda entrelaçarem-se com outras redes ilícitas e/ou ilegais [...] Assim, um bem associado a um dado fabricante pode ter sido (e com alguma freqüência foi) produzido por outra empresa, que permanece oculta, anônima e invisível, o mesmo ocorrendo com os trabalhadores diretamente envolvidos no processo de produção [...] A terceirização como forma de organização permite não apenas a maximização dos lucros, mas também, em última análise, uma limpeza simbólica dos elementos aparentes da cadeia de mercadorias. Uma empresa pode ter registro legal, vender com nota fiscal, registrar seus (poucos) funcionários e recolher impostos e ao mesmo tempo adquirir suas mercadorias de um fornecedor terceirizado que em alguma fase da cadeia de mercadorias emprega mão de obra infantil ou análoga à escrava, com condições de trabalho insalubres ou degradantes e sem o pagamento de tributos, sem que isso seja de seu conhecimento ou de seus consumidores (NÓBREGA, 2009, p. 196/7).

Dessa forma, não é recomendável acusar esses comerciantes que atuam na economia informal em Corumbá de pactuarem com ilícito, pois, provavelmente, em algum momento da cadeia produtiva, os produtos vendidos pelos comerciantes “legais” da cidade estiveram em confluência com etapas ilícitas ou informais. Não podemos provar isso, mas quem garante o contrário?

Tivemos também a oportunidade de entrevistar, em março de 2011, o Gerente do Centro Integrado de Assistência ao Trabalhador (CIAT) de Corumbá, José Renato Kassar. Ao ser perguntado se existia algum projeto que atendesse as demandas de geração de empregos na fronteira, de qualificação profissional, de legalização daqueles que atuam na informalidade, tanto para brasileiros quanto para bolivianos, o mesmo foi categórico em afirmar: “Infelizmente eu desconheço esse projeto, atualmente eu desconheço, de repente eu posso estar até errado, mas...”, ou seja, por essas palavras intui-se que ainda não existe um projeto para o mercado de trabalho que possa atender as conjunturas futuras de aumento populacional nessa localidade fronteiriça, que contemple bolivianos e brasileiros no sentido de formalizar e qualificar o indivíduo que se encontre na economia informal.

É preciso também frisar que a Lei nº 6.815/80 em seu artigo 21, parágrafos 1º e 2º, permite a quem for estrangeiro natural de país limítrofe com o Brasil, domiciliado em cidade

que se localiza em território contíguo (como é o caso dos bolivianos que residem em Puerto Quijarro e Puerto Suarez) a ingressar no território com carteira de identidade, obter Carteira de Trabalho e Previdência Social:

Art. 21. Ao natural de país limítrofe, domiciliado em cidade contígua ao território nacional, respeitados os interesses da segurança nacional, poder-se-á permitir a entrada nos municípios fronteiriços a seu respectivo país, desde que apresente prova de identidade.

§ 1º Ao estrangeiro, referido neste artigo, que pretenda exercer atividade remunerada ou freqüentar estabelecimento de ensino naqueles municípios, será fornecido documento especial que o identifique e caracterize a sua condição, e, ainda, Carteira de Trabalho e Previdência Social, quando for o caso.

§ 2º Os documentos referidos no parágrafo anterior não conferem o direito de residência no Brasil, nem autorizam o afastamento dos limites territoriais daqueles municípios.

Todavia, nada garante que esses estrangeiros, mesmo após o Ministério do Trabalho expedir tais documentos, serão inseridos no mercado de trabalho. Visto que isso não depende somente da documentação, existem fatores impeditivos como o preconceito, a xenofobia dos canais midiáticos, que podem levar os empregadores a não contratar esse “estrangeiro” na Zona de Fronteira, além dos signos (vestimentas, costumes, idioma, etc.).

Assim, a visualização do comércio “ilegal” e a sua utilização como discurso político por alguns setores da sociedade corumbaense permanecerá dando margens para os distanciamentos entre a população boliviana e brasileira nesta Zona de Fronteira, contribuindo somente para eventuais ações radicais de ambos os lados, como também, os estranhamentos que, ao mesmo tempo, aproximam brasileiros e bolivianos, são fragmentos da massa orgânica unívoca que proporciona ao imigrante boliviano encontrar-se e ser fronteira.

O comerciante boliviano que trabalha na informalidade, assim o faz, pois é um desterritorializado e na sua suposta “ilegalidade” enseja margem para retóricas, como as que verificamos nos artigos do mencionado jornal, que, aparentemente, parecem um posicionamento a favor daqueles comerciantes que atuam na “legalidade”. Assim como, é inegável, o fato de que mesmo sabendo da condição de informalidade e de “ilegalidade” nas atividades desses bolivianos, o brasileiro adquire os seus produtos “ilegais”. Esses dois fragmentos somente podem ser analisados por esses e outros aspectos, por que estão conectados, ou como já sugerimos: “oximorizados”.

Os símbolos, os signos, os sujeitos que materializam o “não querer”, “o tolerar”, as cooperações veladas pelo preconceito estão relacionados uns aos outros e interdependentes. Bolivianos e brasileiros naquela Zona de Fronteira possuem uma

“amizade-inimiga” porque entrelaçam sentimentos e ações que permitem ao “outro” mergulhar num cotidiano de reciprocidades, criando mecanismos capazes de falsear relações solidárias, como também, conseguem alicerçar relações de bem-estar a partir da realidade que vivem.

Brasileiros e bolivianos são amigos e inimigos, pois se conhecem, às vezes se conflitam, mas não podem existir como sujeitos sem o outro. A inimizade aqui citada não se relaciona com as teorias realistas que envolvem o *dilema da segurança*, ou seja, do conflito bélico entre dois Estados (embora a imigração ilegal esteja inerente as questões hodiernas sobre a segurança). São “amigos-inimigos” porque, ainda, não existe uma norma específica que atenda essa localidade de fronteira em suas distintas esferas, assim a relação dos indivíduos que residem, trabalham, e atuam em diferentes dimensões se dá a partir da dialética historicamente estabelecida e que está além da idealização daqueles que normatizam as supostas funções do Estado.

Enquanto não forem criadas políticas específicas levando em consideração a realidade dessa Zona de Fronteira às celeumas sempre estarão suplantando as reais necessidades das “gentes” das localidades que a compõem. Logo, não basta materializar um equipamento rodoviário para escoar mercadorias, o que facilita o estreitamento das relações econômicas, sem criar mecanismos que possibilitem o estreitamento das relações humanas entre os indivíduos das aglomerações urbanas vinculadas a essa “estrada”.

### **3.3 – A “estrada” e o migrante**

Ser imigrante e emigrante significa perpassar as convenções que limitam o território, não importa por que motivo saíra de sua terra natal, o migrante sempre vai estar entre o mundo que lhe abrigou e o que deixara. Dessa maneira, cria condições temporais e territoriais que convergem e divergem com a existência de tudo que ele produziu, com a experiência de estar entre duas dimensões, na sua e na do “outro”.

Logo, o imigrante (que também é emigrante) cria o seu próprio sistema tridimensional, sociedade-território-tempo, através de suas práticas de fronteira que eles mesmos são, pois estão num estado transitório de duas sociedades, que o aceita e que ao mesmo tempo lhe é tolerante. Por conseguinte, cria sua territorialidade baseada no seu e no olhar dos demais, fazendo ensejar uma nova história a partir do que vivera e do que

está vivendo. Assim ocorre em Mato Grosso do Sul, entre brasileiros e bolivianos, na Zona de Fronteira Brasil/Bolívia.

Os mesmos estão absolutamente na fronteira de tudo o que vêem, dizem, ouvem e fazem, o que pode ser uma afirmação para os brasileiros é uma incógnita para o boliviano e vice-versa, todavia, sempre estarão em realidades correlatas. Brasileiros e bolivianos percorrem caminhos subversivos, dotados de “oximorizações”, desse modo, são e estão na fronteira, produzindo interações espaciais que se complementam pelos motivos inerentes a este limiar, entretanto, também podem agir contra as ideologias e/ou a realidade que os une, encontrando-se distantes e presentes num mesmo território.

No contexto de integração entre Brasil e Bolívia, por meio da materialização da Rota Rodoviária Bioceânica, o migrante boliviano “ganha a estrada”, engendrando o controle do movimento e da sua circulação. Todavia, ao encontrar a Zona de Fronteira com seus traçados urbanos, principalmente em Corumbá, a cidade que se apresenta como habitat humano penetrado por uma via de circulação rápida não possui condições de proporcionar a continuidade para os deslocamentos de sua vida de sua existência. Como explica o Secretário de Gabinete da Prefeitura de Puerto Quijarro (Alcaldía), o Sr. Fernando Quiroga:

As pessoas chegam aqui e vêem que não existem as condições que escutam por parte do governo e que os trazem para essa região. Alguns optam por retornar, mas a maioria permanece e ficam porque escolhem Puerto Quijarro, já que aqui existe uma atividade comercial, que é à base de sua economia. Então essas pessoas para poderem subsistir criam comércios, tornam-se comerciantes, por isso existe um número grande de comerciantes informais nessa fronteira. Não são todos registrados ao Estado, nem todos pagam impostos, e desenvolvem atividades informais mediante as quais se sustentam. Mas, logicamente pensam no sustento pessoal não pensam no sustento da região.<sup>64</sup>

Todavia, a contigüidade física que existe entre Puerto Quijarro e Corumbá, permite que os migrantes bolivianos também estabeleçam atividades comerciais na segunda. Tal fato permite que os comerciantes bolivianos trabalhem em Corumbá e residam em Puerto Quijarro, essa condição de imigrante-emigrante produz desdobramentos na sociedade da primeira, sobretudo, em relação aos comerciantes de origem árabe (já erradicados em Corumbá, há muito tempo), pois parte dos bolivianos praticam suas atividades de comércio fora dos padrões legais estabelecidos pelo código de postura da Prefeitura de Corumbá, ou seja, territorializam o local de acordo com as

---

<sup>64</sup> Entrevista realizada em 10/03/2011.

suas referências socioespaciais, “incomodando” alguns setores que também vivem das atividades comerciais na mencionada cidade.

Dessa forma, alguns setores da imprensa se manifestam contra a utilização econômico-funcional do território por parte do migrante boliviano. Por exemplo, segundo o jornal “O Correio de Corumbá” existe uma concorrência desleal por parte dos comerciantes bolivianos que contribui com a decadência do comércio de Corumbá. A sua edição nº 2.524, de junho de 2011 trouxe a seguinte reportagem:

Por ser um município situado na faixa de fronteira é evidente que o comércio corumbaense sofre com a concorrência desleal, não somente por estar próximo aos shoppings e lojas de Quijarro e Puerto Suarez na Bolívia, como também, devido aos produtos que são comercializados na Feirinha da BRASBOL, localizada atrás do Cemitério da Santa Cruz e, por incrível que pareça, até nas portas das lojas e supermercados com venda até na frente de joalheria (YUNES, 2011, p.10).

A partir dessa assertiva podemos fazer algumas observações. O discurso sobre a concorrência desleal está relacionado, primeiramente, ao não pagamento de impostos por parte dos comerciantes bolivianos na cidade de Corumbá (taxa de solo, licenciamento de funcionamento de empreendimento, Habite-se, alvará sanitário, etc.). O Sr. Yahya M. Omar, proprietário do estabelecimento comercial, “Brilhos da Moda”, localizado na Rua Delamare, nº 1091, nos afirmou: “É uma concorrência desleal porque eles (bolivianos) não pagam impostos, não sei como é que eles conseguem trazer mercadorias para cidade? Isso atrapalha a gente”.

Destarte, o Sr. Omar isenta os comerciantes bolivianos da culpa total pela suposta concorrência sofrida:

Os bolivianos não têm culpa nenhuma, o governo é que é culpado, os políticos aqui antes da eleição prometem tudo, mas depois [...] nós aqui pagamos tanto impostos, por isso não tem como competir com eles, mas os bolivianos são nossos vizinhos que compram com a gente. Eu vendo muito para os bolivianos, não vendo como antigamente, mas tenho muito clientes bolivianos que só querem produtos brasileiros.<sup>65</sup>

O comerciante também faz referência a BRASBOL: “A ‘feirinha’ atrás do cemitério é outra concorrência desleal, eles pegam mercadorias do Brasil e vendem lá sem pagar impostos, muitos não pagam impostos”. Ao aludir sobre a concorrência desleal e a culpabilidade do governo, percebe-se na fala desse comerciante uma crítica aos órgãos de fiscalização que permitem a atuação de ambulantes nas ruas da área central da cidade, como também, irregularidades em relação ao licenciamento para a venda de determinadas mercadorias na “feirinha” boliviana.

---

<sup>65</sup> Entrevista realizada em 25/01/2012.

A referida feira boliviana BRASBOL é um espaço reservado, desde meados da década de 1990, para a realização das atividades comerciais dos bolivianos na cidade de Corumbá, constantemente a mesma é alvo de intervenção por parte dos agentes da Receita Federal que apreendem mercadorias sem nota fiscal. Segundo Livia Gaertner:

Depois da operação realizada na manhã de quarta-feira, 27 de abril, a Feira Brasbol (Brasil-Bolívia) permanece fechada. A ação foi coordenada pelo NUREP (Núcleo de Repressão ao Contrabando e Descaminho), pertencente à Receita Federal, e com sede em Campo Grande, tendo o apoio da Polícia Federal (GAERTNER, 2011, p.1).

Segundo o Sr. Alceu Neves Leite, Coordenador de Serviço Urbano, da fiscalização de postura da Prefeitura de Corumbá, “a BRASBOL é uma feira criada para produtos artesanais, mas hoje os comerciantes da ‘feirinha’ vendem muitos produtos pirateados, por esse motivo a Receita Federal apreende seus produtos”<sup>66</sup>.

O “Código de Postura do Município de Corumbá”, criado pela Lei complementar nº 004/1991, em seu capítulo XIV, referente às Feiras Livres, especifica em seu artigo 132 que compete ao Executivo Municipal: “[...] aprovar, organizar, supervisionar, orientar, dirigir promover, assistir e fiscalizar a instalação, funcionamento e atividades das feiras, bem como, articular-se com os demais órgãos envolvidos no funcionamento das mesmas”. Entretanto, não especifica qual órgão de fiscalização deve atuar conjuntamente com a Secretaria de Serviços Urbanos da mencionada Prefeitura.

Assim, sendo a Receita Federal o órgão atuante na fiscalização dessa feira livre, subentende-se então, que o Núcleo de Repressão ao Contrabando e Descaminho (NUREP) atua na supracitada “feirinha”, pois a cidade de Corumbá localiza-se na faixa de fronteira e porque existe a permissão do Executivo da Prefeitura da cidade de Corumbá. Todavia, a atuação da Receita Federal neste local, configura-se como um ato do Estado do Brasil contra cidadãos bolivianos.

Tais ações do supracitado órgão do Estado brasileiro na BRASBOL, não passam de “rapas internacionais”, visto que ao apreenderem as mercadorias sem nota fiscal, depois de certo tempo os comerciantes retornam as suas atividades normalmente, ou por meio da apresentação da documentação do produto ao órgão competente da Receita Federal ou a partir do momento em que os mesmos tomam conhecimento de que as operações de fiscalização e apreensão se encerraram.

---

<sup>66</sup> Entrevista realizada em 25/01/2012.

Os esporádicos “rapas internacionais” não resolvem as questões relacionadas aos crimes de contrabando e descaminho. É equivoco pensar que esse tipo de operação irá solucionar tais problemas. Essas ações repressivas, sejam dos órgãos da prefeitura de Corumbá ou da Receita Federal, somente intimidam e prejudicam o desempenho das atividades comerciais do boliviano que a exerce (e dos brasileiros que também trabalham na feira).

Assim, o ser humano que busca no trabalho condições que, minimamente, atendam suas necessidades básicas, que possa garantir seu sustento e de sua família, não tem garantido o que o direito internacional classifica de *trabalho decente*, ou seja, o que a Organização Internacional do Trabalho define como “ocupação produtiva, adequadamente remunerada, exercida em condições de liberdade, equidade e segurança, capaz de garantir uma vida digna” (PEREIRA & MONTENEGRO, 2010, p.40).

É obvio que existe na BRASBOL a venda de produtos sem nota fiscal, ou seja, muitos produtos comercializados nessa feira são oriundos de práticas comerciais maiores como o *dumping* (tanto que os comerciantes da mencionada feira livre ao terem seus produtos apreendidos ficam sem mercadorias para vender), entretanto, entendemos que o “rapa internacional” não é a melhor forma de atuação para se evitar a comercialização dos produtos com origem duvidosa ou que chegam ao destino final através de relações desleais de produção. A verdade é que Brasil e Bolívia, as cidades dessa Zona de Fronteira, não compactuam de uma pauta aduaneira comum que permita o estabelecimento de um direito *antidumping*.

Assim como, não existe uma atuação conjunta das forças de repressão tanto da Bolívia quanto do Brasil em zonas secundárias que não seja a dos seus respectivos territórios, fato que impossibilita a interceptação dos produtos pirateados e oriundos de contrafação, evitando que tais mercadorias cheguem a BRASBOL e qualquer centro de comércio de Corumbá e das demais cidades dessa Zona de Fronteira.

O Sr. Alceu Neves Leite, Coordenador de Serviço Urbano, da fiscalização de postura da Prefeitura de Corumbá, foi categórico ao nos afirmar que existem armazéns ilegais espalhados por toda a cidade de Corumbá, “os bolivianos realizam o famoso trabalho ‘formiguinha’, o fiscal de postura ou a Receita Federal fazem a apreensão, dias e até horas depois os produtos já estão em circulação novamente”. Dessa forma, esses produtos “ilegais” sempre estarão em circulação, as operações de apreensão no destino final somente torna precária a vida e o trabalho do comerciante, que atua supostamente na ilegalidade, pois existem “brechas” do próprio Estado.



Ressaltando também que a alegada concorrência desleal ocorre, pois os próprios órgãos da Prefeitura têm conhecimento que as especificidades técnicas da feira livre, conhecida como BRASBOL, não estão sendo cumpridas. O referido código de postura em seu artigo nº137 afirma que fica facultado ao órgão competente da Secretaria Municipal de Operações Urbanas de Corumbá suspender, suprimir ou restringir a realização de qualquer tipo de feira em virtude de: “I – Impossibilidade de ordem técnica, material e legal ou financeira; II – Desvirtuamento de suas finalidades determinantes”. O referido coordenador foi quem nos afirmou que a BRASBOL está destinada à venda de produtos artesanais, todavia, o que se verifica no local é o comércio de vários tipos de mercadorias de origem industrial.

Logo, o “ser” e o “dever ser” conflitam-se, nesse caso, por vários motivos, entretanto, destacamos três fatores fundamentais que contribuem para as desconexões entre trabalho, território e código de postura. Primeiro, as normas locais de postura não são cumpridas, pois a fiscalização não orienta e não assiste, de acordo com o seu código, os comerciantes da referida feira. Segundo, os comerciantes bolivianos territorializam o local, fora dos padrões estabelecidos, porque não há essa fiscalização ou orientação para se cumprir a norma e sem a orientação do Estado, as pessoas criam as suas condições de sobrevivência que estão além do que é “legal” ou “ilegal”, o que comumente é denominado de informal. E terceiro, concomitante a esses fatores, o Estado do Brasil e da Bolívia ainda não comungam de uma legislação comunitária, que adeqüe coerentemente às práticas comerciais dessa Zona de Fronteira.

Quanto à “concorrência desleal” oriunda do comércio ambulante e do comércio praticado pelos bolivianos na área central da cidade, constatamos em nosso trabalho de campo que a territorialização dos comerciantes bolivianos ocorre mediante aos seus entrelaçamentos com os próprios comerciantes considerados “legais”, visto que os últimos alugam qualquer espaço existente dos seus estabelecimentos sem as especificidades técnicas para a atividade do comércio (Figura nº 18) ou locam os seus imóveis e aqueles atuam sem o alvará de funcionamento (ou com o alvará de quem está alugando o imóvel, o que segundo o código de postura é ilegal).

**Figura nº 17 – Comerciante boliviana na área central da cidade de Corumbá II**



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

A senhora da imagem vende suas mercadorias na Rua 13 de Junho, num corredor que originalmente servia como saída lateral de outro estabelecimento comercial, sendo também em tempos mais remotos o corredor de saída de um dos antigos cinemas da cidade. Segundo a comerciante, o seu nome é Maria Pelez, originária de La Paz, residia em Puerto Quijarro, estava há 12 anos trabalhando em Corumbá e ganhava R\$ 150,00 por mês. É preciso ressaltar que provavelmente o nome e a sua origem sejam fictícios, muitos comerciantes bolivianos nessa condição omitem dados com medo da repressão dos órgãos de Estado, como também, existem muitos estabelecimentos comerciais “adaptados” (a exemplo ao da imagem), e que estão em funcionamento sem o alvará.

Havia um senhor, por exemplo, na Rua Delamare, locatário de um espaço de dois metros de comprimento por dois de largura, que se tratava de um antigo corredor de acesso ao “Hotel Brasil”, o mesmo residia também em Puerto Quijarro e nos informou que pagava R\$ 350,00 pelo imóvel “adaptado” para vender suas mercadorias.

Entrevistamos um comerciante de origem árabe que aluga seus imóveis nessas condições, trata-se do senhor Nantala Lotfi, proprietário de uma loja de roupas e

calçados denominada “Casa Jerusalém”, localizada na Rua Frei Mariano nº140. Segundo o Sr. Nantala:

Não vejo problema nenhum dos bolivianos trabalharem aqui, eles não são os principais responsáveis. Não é a Bolívia a principal responsável pelas dificuldades financeiras que o comércio corumbaense passa e sim os altos tributos. É justo colocar a culpa nos estrangeiros? E os brasileiros que vivem em outros países merecem ser discriminados? A culpa é do poder público que não trabalha, se fosse assim meus pais não conseguiriam iniciar uma vida aqui no Brasil.<sup>67</sup>

É evidente que o entrevistado não vê problema nenhum em alugar o seu imóvel fora dos padrões estabelecidos pelo Código de Postura da Prefeitura, afinal o negócio lhe garante uma renda mensal, entretanto, a sua visão é importante porque podemos observar uma das formas de territorialização do migrante boliviano na cidade de Corumbá e assim como os pais do entrevistado, provavelmente, tiveram que se adaptar ao território de acordo com as “regras” que se apresentavam, o comerciante boliviano também o faz.

Os estabelecimentos alugados pelos comerciantes bolivianos nessas condições estão a “olhos nus” por todo o centro comercial da cidade. Em contrapartida existem muitos comerciantes de origem árabe indignados com esses acordos informais, assim como, os outros ambulantes brasileiros que pagam a taxa de solo específica para o comércio ambulante, nessa mesma área central, não entendem como os bolivianos conseguem alugar os imóveis.

O que nós também conseguimos constatar é que existe um acordo entre o ambulante boliviano e o “comerciante legal”, que permite ao primeiro vender os seus produtos na calçada do estabelecimento do segundo, dessa forma, quando os fiscais de postura iniciam as operações de apreensão (“os rapas”), o ambulante “ilegal” refugia-se ou esconde suas mercadorias nos estabelecimentos considerados “legais”.

Segundo o Coordenador de Serviços Urbanos da Fiscalização de Postura de Corumbá, o Sr. Alceu Neves, com os dois casos torna-se difícil fazer cumprir o Código de Postura. Em relação ao comércio ambulante, afirmava-nos:

O comerciante brasileiro liga para gente denunciando que os ambulantes bolivianos abordam as pessoas nas ruas, geralmente em frente de suas lojas, e oferecem os mesmos produtos que eles vendem. Os Fiscais de Postura realizam uma operação para apreender mercadorias sem a documentação prevista, mas quando chegam aos locais da denuncia não conseguem fazer a apreensão porque ou os bolivianos escondem a mercadoria nas lojas de outros comerciantes ou recolhem em bolsas ou caixas a tiracolo. Só podemos apreender as mercadorias que se encontram nas bancas ou no chão.

---

<sup>67</sup> Entrevista realizada em 25/01/2012.

Quando os fiscais conseguem autuar o comerciante boliviano que atua fora dos padrões estabelecidos no Código de Postura, não há como dar continuidade as ações, pois geralmente o mesmo não reside em Corumbá. Dessa forma, segundo o próprio Sr. Alceu, os comerciantes bolivianos freqüentemente praticam o crime de descaminho:

[...] é muito comum na cidade de Corumbá o crime de descaminho, torna-se um ciclo vicioso, nós fazemos a apreensão, damos sete dias para apresentarem a nota fiscal, alguns voltam com o documento, outros não, não sabemos quem fornece a nota do produto brasileiro. Por que já não fazem isso antes?

O Oficial de Postura também explica que “os grandes culpados são os comerciantes brasileiros, pois ao criarem alternativas para lucrar, incentivam o comércio ilegal”, como também, nos afirmou que ao alugarem os seus imóveis de forma irregular, os fiscais de postura não conseguem apreender as mercadorias e, muito menos, punir os envolvidos:

Autuamos o boliviano, mas ele alega que o proprietário tem o alvará, dessa forma, não conseguimos puni-los. Não podemos nem apreender a mercadoria porque está dentro de um estabelecimento com alvará do proprietário que loca o imóvel [...] o comerciante boliviano não regulariza sua situação em relação à prefeitura. Esses comerciantes bolivianos colocam para trabalhar, contratam de forma irregular pessoas sem documentos, seus filhos, esposas. É difícil combater isso.

Em relação à última assertiva, não vemos problema algum no comerciante boliviano empregar a sua família. Em nosso trabalho de campo pudemos observar que grande parte das lojas de roupas e calçados, cujos proprietários são comerciantes brasileiros de origem árabe, são empresas familiares. O problema é que não existem condições que se aproximem do *trabalho decente* para os bolivianos que atuam nos mencionados estabelecimentos.

Entrevistamos em janeiro de 2012, a senhora Lucia Huanca Baltista, boliviana originária de La paz, na época, encontrava-se há três meses em Corumbá exercendo a função de vendedora num estabelecimento comercial e recebendo um salário de R\$ 200,00 (um pouco mais de 600 bolivianos, salário mínimo na Bolívia). Segundo a mesma já estava aposentada no seu país de origem e recebia da previdência social o equivalente a R\$ 50,00.

Estava trabalhando em Corumbá, pois seu filho reside na cidade. O estabelecimento em que se encontrava e no qual a entrevistamos (localizado na rua 13 de Junho, ao lado da Loja “Salwa Calçados e confecções”, área central da cidade), enquadrava-se nos padrões descritos pelo Oficial de Postura.

Dessa forma, é preciso que surjam direitos, no sentido de possibilitar condições simétricas em relação ao *trabalho decente*. Levando em consideração que o boliviano atuante na economia informal em Corumbá ganha em média entre R\$ 150,00 a R\$ 200,00 e o salário mínimo na Bolívia equivale a esses valores no Brasil (600 bolivianos) constata-se que o boliviano de baixa renda, por exemplo, não consegue usufruir determinados serviços na cidade de Corumbá.

Nesse contexto, os órgãos públicos dessa Zona de Fronteira precisam dialogar. Do contrário as tensões circunscritas ao setor do trabalho continuarão causando mais constrições sociais, ensejando mais apropriações fora dos padrões de dominação do Estado que conseqüentemente geram margem para os discursos que culpam somente o boliviano pelas interações precárias que ocorrem nessa fronteira.

Por exemplo, o mesmo Jornal “Correio de Corumbá”, na edição nº 2.534, de agosto de 2011, afirma que a culpa pela não instalação de algumas atividades econômicas na cidade de Corumbá ocorrem devido à “concorrência desleal” dos bolivianos como o comércio por eles praticado:

É inacreditável a expansão do comércio ambulante feito por bolivianos em Corumbá e até Ladário. Eles se estabelecem ao lado do comércio que paga impostos, aluguel, energia, água, funcionários e ainda se sujeita a uma saraivada de fiscalização. Alguns bolivianos afrontam o comércio local se acomodando na porta de estabelecimentos como joalherias, enfeitando os braços com relógios importados por eles. Cuidado por que o barato acaba saindo caro. Dizem que grandes supermercados não se instalaram ainda em Corumbá, por saberem da existência dessa concorrência desleal, já que por não recolherem impostos, não terem despesas acima citadas e não pagarem a taxa de exportação podem vender até produtos legítimos pela metade do preço ou até menos. Com isso, o comércio local cada vez mais enfraquecido (YUNES, 2011, p.3).

Denota-se que a “denúncia” aponta o boliviano como o culpado pelos problemas do comércio local, novamente observa-se aqui um “discurso nacionalista”, no qual supostamente os comerciantes bolivianos estariam afrontando a soberania do Brasil. Todavia, é preciso compreender que o boliviano igualmente apresenta sua condição de ambulante quando realiza, todos os dias, o movimento pendular entre a sua cidade em direção as feiras livres de Corumbá e Ladário e ao retornar para sua residência. Segundo o Coordenador de Serviços Urbanos da Fiscalização de Postura de Corumbá, o Sr. Alceu Neves:

Existem oito feiras livres em Corumbá, na qual os bolivianos vendem produtos agrícolas, atualmente 90 % dos feirantes são bolivianos. São feiras com cerca de 400 trabalhadores cadastrados pela prefeitura, possuem o numero de DAM (Documento de Arrecadação Municipal) e pagam taxas mensais. A maioria reside em Quijarro, mas trabalham em Corumbá todos os dias.

Assim, é preciso relativizar as “denúncias” contra os comerciantes bolivianos. Muitos ambulantes pagam os impostos referentes às atividades de comércio para os órgãos competentes da Prefeitura de Corumbá.

Obviamente que o discurso do mencionado periódico realiza uma defesa a setores específicos, como também, é uma típica propaganda do contexto da relação de forças que dinamizam e contribuem com a produção do território, nesse caso, uma propaganda contra o comerciante boliviano em Corumbá. Todavia, a liberdade para discursar e que o leva a colocar a culpa em todos os bolivianos, ocorre porque não existe um direito que impeça a “ofensa moral” contra os últimos (logicamente que a liberdade de imprensa também o permite fazê-lo).

Sem o direito comunitário e uma legislação unificada e com a ausência de um tribunal que apure atos xenófobos, tais ações ganham ares de institucionalização, sobretudo, porque há a codificação de discursos nativistas, bairristas e/ou nacionalistas por meio de um canal midiático que muitas pessoas têm acesso. O que os meios de imprensa, na referida Zona de Fronteira, não conseguem entender (ou não querem) é que o comércio local é um comércio internacional, que precisa ser regulamentado juridicamente; e para isso é necessário um diálogo de todas as partes envolvidas.

O presidente da Associação Comercial de Corumbá apresentou-nos outra visão acerca dos problemas circunscritos ao comércio “local” em Corumbá. Extremamente furioso assegurou-nos:

Eu caminho pelo comércio de Corumbá, o que encontro é uma verdadeira “Faixa de Gaza”, aí eu falo para os comerciantes aqui na cidade, “você só vendem porcaria, não querem pagar impostos, seus empregados trabalham de forma irregular, e aí vocês vêm reclamar para mim que o comércio em Corumbá não funciona. Além disso, vamos esclarecer mais algumas coisas: os comerciantes corumbaenses, sobretudo, os de origem árabe, não prestigiam essa casa, eu é que ajudo os comerciantes, graças a Deus temos recursos sobrando em caixa. Depois, muitos possuem bancas na “feirinha”, a maioria deles compram produtos na “feirinha boliviana” de Quijarro e colocam essas mercadorias para vender em suas lojas aqui, quando aparece a Receita Federal, todo mundo vêm aqui pedir minha ajuda, logicamente que eu me recuso. Eu não vou legalizar contrabando de ninguém! Assim, não temos um comércio competitivo, temos lojas e empresários que pararam no tempo, não oferecem mais serviços de boa qualidade e não qualificam funcionários. Eles querem o quê?<sup>68</sup>

O Sr. Alfredo Zamlutti apresentava-se indignado, sobretudo, com as pressões que estava sofrendo por parte da imprensa que o acusava de omissão, de favorecer os comerciantes bolivianos e por supostamente não assistir os associados brasileiros,

---

<sup>68</sup> Entrevista realizada em 27/01/2012.

afirmou também que os órgãos públicos em Corumbá não trabalhavam em conjunto com a Associação que presidia:

Outra coisa, nós não temos mais apoio da Prefeitura de uns três anos para cá, já cansamos de enviar cartas e mais cartas para o pessoal da Fiscalização de Postura, da Receita Federal, da Receita Estadual e nada acontece. Quando houve aquela ação do Ministério Público, juntamente com Receita e Polícia Federal, nós é que fizemos o pedido e até ameaça de morte eu recebi. Então, eu estou atuando, mas não é função que cabe somente a mim, a Prefeitura deve e tem que ser assídua na fiscalização, a Guarda Municipal não funciona, a AGETRAT é outra porcaria. Está tudo errado aqui, os comerciantes não têm o direito de vir aqui nessa casa e reclamar de nada, por exemplo, a Associação Comercial trouxe alguns técnicos do SEBRAE para fazer uma consultoria para os comerciantes de Corumbá, foram nas lojas, fizeram as orientações para que melhorassem seus estabelecimentos e ficaram de enviar os relatórios para cada um que participou, tudo custeado pela Associação, os comerciantes vieram pegar esses relatórios? Não, está tudo aí. Sabe quanto custou para a Associação? Foram cinco mil reais, mais a estadia dos técnicos. Nenhum se manifestou, ninguém veio buscar os relatórios.

De acordo com o referido presidente, as tentativas de aproximação entre a Associação Comercial de Corumbá e de Puerto Quijarro são sempre frustradas pelos comerciantes corumbaenses:

Os comerciantes bolivianos estão ligados a Associação Comercial de Corumbá por uma ideologia, eu montei um estatuto para permitir a entrada deles, só que não podiam votar e nem serem votados, então eu fui tremendamente criticado pelos associados. Os próprios comerciantes de Corumbá, que são associados, criam dificuldades para a resolução de alguns problemas, para você ver, eu criei um estatuto para que os bolivianos pudessem estar inseridos nas discussões, mas eles não poderiam votar e nem serem votados, a maioria não quis. A mesma coisa fez a Associação Comercial das cidades bolivianas, criou um estatuto no qual os comerciantes brasileiros poderiam participar das discussões, também não poderiam votar e nem serem votados. E quem é o único sócio de lá? Sou eu.

O Sr. Zamlutti também argumentou sobre as supostas diferenças de atuação dos órgãos de fiscalização na cidade de Corumbá e de Puerto Quijarro, assim como, fez alusão a relação entre brasileiros e bolivianos acerca do aluguel e venda de imóveis nas referidas cidades:

A grande verdade é que os comerciantes bolivianos não querem vender seus produtos aqui, eles têm lucro em Puerto Quijarro e Puerto Suarez, a questão não é nem essa, o problema é que o poder público em nossa cidade, com seus órgãos de fiscalização, não são atuantes. Vai um brasileiro colocar sua “barraquinha lá”, a fiscalização em Quijarro fecha na hora [...] Quantas lojinhas são alugadas aqui “por baixo do pano”, a pessoa responsável pela fiscalização de postura sabe que a pessoa que aluga o imóvel não tem alvará, aí você pergunta para ele, a resposta sempre é: “não temos pessoal” [...] Você sabe quanto custa um espaço, uma barraca lá na feirinha boliviana? Custa 60 mil reais, e você sabe quem são os principais negociadores, vendedores de barracas ou lojas para brasileiros em Quijarro? São os comerciantes de origem árabe, os mesmos que vêm reclamar dos bolivianos aqui na Associação. Aqui as coisas, infelizmente não andam.

Todas essas palavras, com tom de desabafo, convergem com algumas questões que aferimos. Pudemos constatar em nosso trabalho de campo que existem divergências entre a legislação vigente (Código de Postura) e a atuação dos órgãos públicos de fiscalização na cidade de Corumbá. Os “rapas internacionais” acontecem esporadicamente, geralmente coincidem com operações maiores ensejadas pelo Ministério Público Estadual, Polícia Federal e Receita Federal. Como também, os fiscais de postura atuam com contingente reduzido, os comerciantes de ambos os “lados” da fronteira não possuem um liame político e ou operacional e as sociedades políticas das referidas cidades fronteiriças não dialogam.

Logo, os conflitos de interesses de classes, nessa Zona de Fronteira, ganham proporções internacionais, o mesmo jornal que acabamos de citar, na mesma edição nº 2.534, de agosto de 2011, deu direito de palavra ao Presidente da “Associação Comercial de 12 de Outubro” de Puerto Quijarro, ou seja, ao responsável pelo Executivo da chamada “feirinha de Quijarro”, acerca de algumas questões que envolvem o comércio internacional nessa área. Vamos reproduzir alguns trechos da entrevista realizada pelo “Correio de Corumbá” com o Sr. Marco Anaribar, presidente da referida associação:

**Correio de Corumbá** - Qual é a maior dificuldade que a associação vem enfrentando?

**Marco Aranibar** – É a portaria 440, que estabelece as cotas para comprar que os brasileiros estão sujeitos, e o objetivo é praticamente acabar com este comércio de fronteira.

**Correio de Corumbá** – Quando vocês fecham a fronteira para reivindicar alguma questão social ou política é obvio que são diretamente prejudicados economicamente, se isso é assim por que fazem isso?

**Marco Anaribar** – Sim é claro perdemos, mas o Brasil é quem perde mais. O que esta associação vende para vocês é uma migalha em comparação aos produtos brasileiros que entram em nosso país através dessa fronteira seca. Então fechando a fronteira o Brasil perde mais. A única coisa que queremos é que a cota que interfere na quantidade de produtos que o turista pode levar, quanto ao valor estipulado de 300 dólares ainda considerados pouco, devido a disparidade na comparação já que o boliviano pode fazer compras no Brasil até o valor máximo de 1000 dólares, essa nossa cota e a de vocês é muito inferior . Com a benção de Deus eu sei que vamos chegar a um entendimento e todos seremos beneficiados.

**Correio de Corumbá** – Que pergunta ou recado o senhor quer dar para os comerciantes de Corumbá?

**Marco Anaribar** – E tenho uma que é simples, Por que vocês têm medo de nossa concorrência? (MATOS, 2011, p.8).

É preciso ressaltar que Deus, nesse caso, não poderá fazer nada. A Portaria nº440 é resultado da Instrução Normativa nº 1.059, publicada no Diário Oficial da União no dia 03/08/2010, norma oriunda da Receita Federal do Brasil, ou seja, de um órgão de Estado. O objetivo da normativa era facilitar a entrada de mercadorias de uso



pessoal nas alfândegas brasileiras a partir de 1º de outubro do mesmo ano, estabelecendo também o fim da obrigatoriedade no preenchimento da declaração de saída temporária de bens importados (notebooks e câmeras fotográficas) do Brasil.

A normativa alterou a forma de contabilizar os bens trazidos na bagagem para uso pessoal, estabelecendo uma cota limite para o viajante, equivalente a US\$ 500 (por via aérea) ou US\$ 300 (por via terrestre) sem pagar impostos. Roupas, sapatos, relógios, produtos de beleza e de higiene passaram a não ser contabilizados.

A Receita Federal também estabeleceu restrições quantitativas para bebidas alcoólicas (12 litros), cigarros (10 maços com 20 unidades), charutos e cigarrilhas (25 unidades) e fumo (250 gramas). Como também, a medida permite aos turistas desembarcar nos aeroportos brasileiros sem utilizar a cota com até 20 unidades de produtos baratos, com valores de até US\$ 10 (por via aérea) ou US\$ 5 (por via terrestre), desde que mais da metade desses produtos não sejam idênticos.

Todavia, a restrição quantitativa de US\$ 300, por via terrestre, influência diretamente a realidade efetiva da Zona de Fronteira em questão, pois a cota estabelecida ao brasileiro apresentou-se assimétrica em relação aquela que existe por parte do governo boliviano que estabelece uma cota de compra aos bolivianos no Brasil no valor de US\$ 1000. Não podemos nos esquecer que existe um processo de complementaridade cotidiana entre brasileiros e bolivianos em relação ao comércio. Logo, a normativa possui uma aplicabilidade para aqueles que não vivem nessa Zona de Fronteira e outra para a sociedade (população) em questão, ou seja, não se aplica a realidade do comércio internacional existente entre essas cidades fronteiriças.

Com a normativa, a unicidade do Estado reaparece em nossa discussão. A Receita Federal ao engendrar a restrição quantitativa, o faz em nome do Brasil. A Portaria nº440/2010 ensejou manifestações por parte dos Comitês Cívicos em Puerto Quijarro que “fecharam a fronteira” (jargão da imprensa local) no dia 16 de maio de 2011, cerca de três mil pessoas participaram do protesto. Marco Anaribar, explicava ao “Jornal Diáronline”:

Queremos igualdade entre os povos, queremos ter os mesmos direitos que os brasileiros. Estamos cobrando isso não apenas nas questões de cotas de mercadorias, mas também na questão social, pois muitas vezes somos mal tratados por associarem nossa origem à questão de drogas e a questão de contrabando [...]. Nós bolivianos estamos nos sentindo injustiçados e mal tratados pelo povo brasileiro. Ultimamente, as ações da Polícia Federal têm desrespeitado muitos bolivianos que trabalham legalmente no país. Podemos lembrar também que os taxistas estão sendo lesados de trabalhar tranquilos na fronteira [...]. Estamos insatisfeitos, porque os muitos brasileiros trabalham tranquilos em nosso país e nada acontece. Nosso valor de cotas de

exportação foi diminuído e isso tem até causado desemprego em nosso país, pois não adianta produzir se não há para onde vender [...]. O problema começou quando a Receita Federal do Brasil baixou a cota de roupas, que era de cinco peças para apenas três e incrementou em álcool e cigarros. Isso é um grande problema, pois a Bolívia é uma grande produtora de roupas e o que podemos trazer da Bolívia é um percentual muito baixo para nós. Não há justificativa para essa redução, e essa é a nossa reivindicação (CAVALCANTE, 2011, p.2).

A Receita Federal ao agir de forma soberana, manteve uma antiga tradição do Estado brasileiro de utilizar políticas legislativas no sentido de proteger seus próprios governos, com edição de leis com intuito de não promover o comércio internacional (JUNG, 2008, p.3). Geralmente, restrições quantitativas são eficazes em blocos econômicos com legislações comunitárias, visto que permite aos Estados membros tempo necessário para reestruturar os modos de produção e modernizar os seus sistemas de fabrico, coincidindo com a aplicação de vigilância conjunta das administrações aduaneiras, enquanto a alta autoridade do Bloco estabelece as regras. Todavia, isso não existe em relação a Brasil e Bolívia, nesse sentido, a Portaria nº 440/2010 somente impinge barreiras protecionistas que favorecem o Brasil.

O agravante está no fato de que a Instrução Normativa interfere no andamento do trabalho do boliviano que tenta sobreviver e sustentar sua família e que depende do consumo do “povo” brasileiro. Dessa forma, a Portaria nº440 está divergente a dinâmica diária de brasileiros e bolivianos nessa Zona de Fronteira, porque a ação da Receita Federal pode até provocar uma restrição eficaz contra outro Estado, entretanto, posterga os direitos subjetivos do indivíduo, ou seja, do boliviano que estabelece uma relação com o corumbaense e ladarense, subvertendo as concepções do “dever ser” do Estado. Todavia, apesar de constituir num ato ilegal perante o direito internacional, pelas normas internas, a Instrução Normativa atua conforme o princípio da soberania.

Nota-se que no discurso do Sr. Marco Anaribar o despertar de alguns sentimentos que clamam por igualdade jurídica, “queremos ter os mesmos direitos que os brasileiros”. Na conjuntura atual isso é impossível, visto que os Estados do Brasil e Bolívia tangem suas relações por meio do Direito Internacional que não reconhece ao indivíduo o direito de invocar e de ser invocado em tribunais internacionais. Assim, por enquanto, as manifestações públicas parecem ser a única alternativa para os Comitês Cívicos se fazerem ouvir.

Um Comitê de Fronteira poderia ser criado no sentido de dar maior capacidade internacional a população dessa Zona de Fronteira, contudo, pensamos que o referido Comitê, na atual conjuntura, proporcionaria somente relações horizontais de simples

coordenação das soberanias, ou seja, de âmbito bilateral e intergovernamental, caso houvesse um fator supranacional nas relações entre Brasil e Bolívia seria possível a existência de uma subordinação do comitê de fronteira ao primeiro, dando ensejo a relações verticais de integração, com o surgimento de um poder político comunitário.

Ressaltamos que as negociações para a instalação desse tipo órgão estão em sua fase inicial. Em março de 2011, por exemplo, o ministro da Justiça do Brasil, José Eduardo Cardozo e o ministro do Interior da Bolívia, Sacham Llorenti, encontraram-se em Puerto Suarez e anunciaram a reativação do Comitê de Fronteira Corumbá/Puerto Suarez. O Ministro brasileiro na ocasião frisava:

Nossa visita à Bolívia tem um objetivo muito claro: buscar uma integração ainda maior entre as atividades de repressão ao crime organizado e ao narcotráfico. Nós já temos uma integração muito boa, mas agora queremos dar um salto de qualidade, ir além (CLOVIS NETO, 2011, p.1).

O Secretário de Relações Institucionais de Corumbá, Lamartine de Figueiredo Costa, recebeu no início deste ano, o cônsul do Brasil em Puerto Suarez, Washington Alves Abreu e o conselheiro da Embaixada do Brasil em La Paz, ministro Eduardo Paes Saboia. Segundo Kleverton Velasques:

A visita institucional deu continuidade às ações do Comitê de Fronteira, retomado em 2011 entre os governos do Brasil e da Bolívia. O turismo religioso, uma das principais ferramentas de integração sócio-econômica entre os dois países e a conclusão da rota bioceânica [...] foram os temas discutidos no encontro desta sexta-feira [...] Quanto ao turismo, convênio assinado entre o Executivo municipal e a Conferência Nacional dos Bispos do Brasil (CNBB) vai catalogar, mapear e divulgar os roteiros existentes na região. É o projeto "Unidos pela Fé Brasil / Bolívia - Caminhos da Fé Roteiros do Brasil", já em fase de execução (VELASQUES, 2012, p. 01).

Entrevistamos o mencionado secretário em janeiro de 2012 e nos afirmou que o Comitê de Fronteira trata-se de um ato institucional, sob coordenação do Ministério de Integração Nacional, visando à ampliação do diálogo entre as populações da região e articulação de ações de integração fronteiriça. Ressaltou também o papel de Corumbá e do prefeito da cidade:

Dá a importância de Corumbá nesse processo, cujo papel tem sido preponderante na realização dos encontros e na coordenação das ações voltadas ao desenvolvimento de iniciativas à atuação do Governo Federal em tais regiões [...] Assim, nesse contexto, o Prefeito de Corumbá tem conduzido e acompanhado pessoalmente as atividades implementadas, cuja repercussão, até o momento, é significativa, haja vista a presença maciça dos convidados, bem como o teor das discussões, durante a I Reunião do Comitê de Integração Fronteiriça realizado no dia 28/09/2011, no Centro de Convenções do Pantanal Miguel Gómez, em Corumbá.<sup>69</sup>

---

<sup>69</sup> Entrevista Realizada em 27/01/2012.

O Sr. Lamartine também nos garantiu que as relações políticas com as prefeituras de Puerto Quijarro e Puerto Suarez eram das melhores:

Felizmente as relações políticas são as melhores possíveis. Para o Prefeito de Corumbá o diálogo e a possibilidade de auxílio aos vizinhos, na medida do possível, principalmente nas questões de saúde, educação e assistência social, tornam os contatos frequentes e amistosos.

Todavia, segundo o Sr. Fernando Quiroga, Secretário de Gabinete da Prefeitura de Puerto Quijarro: “Não existe uma grande aproximação política entre Puerto Quijarro e as prefeituras de Corumbá e Ladário, e nós lamentos que não exista”. O Sr. Quiroga também destacou que esse distanciamento cria dificuldades para se discutir determinadas questões, sobretudo, àquelas que estão circunscritas aos bolivianos de baixa renda que se utilizam dos serviços da cidade de Corumbá, principalmente no setor de saúde:

Há muitos anos atrás, por exemplo, o boliviano podia receber atendimento médico em Corumbá, atualmente existe uma grande limitação, mas quando médicos cubanos vêm a Puerto Quijarro e Puerto Suarez nós damos atenção ao brasileiro, sem nenhum problema. Houve uma campanha em que os médicos cubanos realizaram operações oftalmológicas, muitas pessoas que nem eram de Corumbá vinham operar e foram assistidas. Existem traumatólogos entre os cubanos, o que não existe em Corumbá. Mas, quando precisamos do sistema de saúde de Corumbá, com questões muito delicadas, que não temos especialistas aqui, não podemos. Temos que ser assistidos de forma particular. Uma consulta particular paga-se 95 a 100 reais, são 400 bolivianos, é muito complicado para a população mais carente de Quijarro. O salário mínimo aqui é de 600 bolivianos, em torno de 150 reais. E como existe uma a relação econômica entre Corumbá e Puerto Quijarro, penso que é inconcebível o fator proibitivo, quando o boliviano precisa de atenção médica.<sup>70</sup>

O Sr. Fernando Quiroga ainda nos afirmou que a população boliviana dessa Zona de Fronteira depende demasiadamente das iniciativas da prefeitura de Corumbá, devido à mesma possuir melhores condições e recursos, enfatizando que com as aproximações políticas, no futuro a cidade de Puerto Quijarro poderá retribuir os “favores”. É preciso ressaltar que o entrevistado “clamava” pela ajuda dos órgãos públicos da cidade de Corumbá, pois existem projetos do Ministério da Saúde do Brasil que estabelecem auxílio, no setor de saúde, as cidades que fazem fronteira com o “território” brasileiro e que até aquele momento não se faziam presentes:

A saúde não deveria ter fronteiras, a saúde deveria ser assistida de forma integral, ainda mais quando no local existe uma fluidez de gente que vai e vem de Corumbá. E melhores condições têm a prefeitura de Corumbá para poder enfrentar esse problema comum a todos. Havia um projeto que eu participei em Brasília, denominado SIS - Fronteira, mas aqui não há nada. Eu estava presente em Brasília quando o governo brasileiro aprovou uma verba para Corumbá e ainda não sentimos nenhuma ação aqui na Bolívia, ou seja, o

---

<sup>70</sup> Entrevista realizada em 10/03/2011.

apoio da prefeitura de Corumbá com Puerto Quijarro e Puerto Suarez. Não há nada do SIS - Fronteira [Sistema Integrado de Saúde das Fronteiras], e as melhores condições que possui o Brasil em relação a Bolívia, deveria nos assistir, porque talvez em algum momento nós poderemos estar na mesma condição de assisti-los, podendo devolver os favores que nos fez Corumbá, quem sabe poder atender a população corumbaense que também não possui condições de atendimento em casos específicos.

O Sistema Integrado de Saúde das Fronteiras (SIS - Fronteira) é um Projeto da Secretaria de Atenção à Saúde do Ministério da Saúde, cujo objetivo é estabelecer a integração de ações e serviços de saúde nas áreas de fronteira do Brasil. O SIS - Fronteira foi instituído pela Portaria 1.120/2005, no sentido de contribuir para o fortalecimento dos sistemas locais de saúde das cidades que se situam na fronteira. Trata-se, portanto, de uma estratégia para uma futura integração entre os países da América do Sul.

Segundo o Diretor Clínico do Hospital Público de Corumbá, o Sr. Marco Antônio Duarte Cazzolato, o SIS - Fronteira: “No papel é uma coisa muito bonita, agora em termos financeiros, até onde eu sei, nós não recebemos nada para isso”, como também:

Hoje nós temos uma dificuldade em nosso Hospital que é justamente ter que estender o atendimento para a população da Bolívia, a gente não pode negligenciar o atendimento para nenhum tipo de paciente que nos procure, independente da nacionalidade. Prestamos esse atendimento, seja ele no pronto socorro ou na maternidade. Fazemos o atendimento, somos obrigados a atender, caso não fizermos, é omissão de socorro. Então, até onde eu sei, em 2005, foi feito um termo de acordo para contemplar esses tipos de pacientes que é o SIS - fronteira. Dessa forma, o seu objetivo era justamente mandar recursos para que esses pacientes pudessem ser atendidos, acontece que isso aí, até onde eu sei, só está no papel.

Eu não sei até que ponto existe a obrigatoriedade ou então de que forma a prefeitura deva trabalhar para que as especificações do programa sejam cumpridas. É uma briga inclusive com os órgãos do governo do estado, que pensa até que nós não devemos atender os bolivianos, que eles não têm direito, aos olhos até do Ministério Público, os bolivianos não teriam direito. Mas é preciso explicar que existe uma contradição entre o que é de direito “dentro” do território nacional e o que é o direito na prática médica. Ele pode não ter o direito de ser atendido por ser boliviano, por não ter CPF, não ter moradia fixa em Corumbá, mas ele tem os direitos atendidos, pois nenhum médico pode omitir atendimento.<sup>71</sup>

Obviamente que os recursos financeiros são importantes para a consecução dos projetos, todavia sem convergências políticas não será possível discutir essa questão e as demais estabelecidas na Portaria 1.120/2005. O Sr. Marco Antônio também nos enfatizou: “Eu não sei se existe algum entrave político ou financeiro por parte do

---

<sup>71</sup> Entrevista realizada em 26/01/2012.

Governo do Estado ou do Governo Federal, se existe eu desconheço. Atendemos os bolivianos, mas nada tem haver com o SIS-Fronteira”.

As aproximações entre as classes políticas das cidades bolivianas e brasileiras nessa Zona de Fronteira poderiam facilitar a implementação e/ou ampliar o que está especificado no artigo 3º da 1.120/2005: “Estabelecer, para a execução, as seguintes fases: I - Fase I - Diagnóstico e Plano Operacional; II - Fase II - Implantação de Serviços para Áreas de Fronteiras; e III - Fase III - Qualificação de Gestão em Áreas Estratégicas”. Como também, poderia ser discutido de que forma implantar o “Comitê Permanente de Implementação e Acompanhamento das Ações para a integração dos Sistemas de Saúde nas regiões de fronteiras”. Especificação contida no artigo 4º da mencionada Portaria.

Assim como, em relação ao Comitê Permanente relativo ao SIS - Fronteira, dependendo das articulações políticas, o mesmo poderia ser inserido como aparelho do próprio Comitê de Fronteira. Contudo, infelizmente, as materializações de tais projetos estão distantes de ocorrer, o que existem são “discursos” sobre a integração e muitos gestos de “solidariedade”.

Já, de acordo com o vereador da cidade de Corumbá, Marcos de Souza Martins, o vereador “Marquinhos”, não existe aproximações políticas e muito menos integração efetiva com as cidades bolivianas da Zona de Fronteira em questão:

Integração real, quase que não existe, é peça de ficção aqui para nós. Vamos começar por um projeto de segurança pública, a Bolívia faz recepção de carros roubados, e a legislação lá permite e não há movimentação nesse sentido. O governo brasileiro, por outro lado, perdoou a dívida da Bolívia, e não faz nenhum tipo de exigência em contrapartida pela segurança. Na área de saúde, são ações isoladas, período de dengue, lá não tem como combater, aí o município de Corumbá tenta fazer uma ação conjunta, mas são ações isoladas não são projetos de integração, os bolivianos constantemente usam o nosso hospital aqui e não deixam absolutamente nada, o SUS delimita atendimento a uma cidade de 100 mil habitantes, e Corumbá atende a Bolívia (Puerto Suarez, Quijarro) e Ladário, também não há integração na saúde [...] Não há integração no setor econômico, nós temos uma logística que possui falhas com o território boliviano, chega aqui a BR-262 é interrompida a descarga de mercadoria, chega o caminhão brasileiro na fronteira ele tem que descarregar numa área delimitada para passar para o caminhão boliviano porque tem uma diferença, e o boliviano não vai perder o frete “lá do outro lado” e o brasileiro não pode entrar se não, não tem frete, até no taxi é assim, então não tem integração nenhuma.<sup>72</sup>

O vereador também argumentou:

Os planejamentos em Corumbá são feitos para curto prazo, são planejamentos para a eleição, que atendem somente projetos de poder, tanto para o município quanto para o estado, e falta para o município, seja pelas

---

<sup>72</sup> Entrevista realizada em 10/03/2011.

autoridades municipais ou pelo governo do estado, um planejamento estratégico a longo prazo, um planejamento para o “desenvolvimento” econômico do município.

Sobre essa última afirmação, foi o que nós conseguimos constatar em relação às discussões sobre o Comitê de Fronteira, as reuniões públicas que acompanhamos sobre o tema, estavam carregadas de retóricas políticas, com exaltação a alguns membros da sociedade política da cidade de Corumbá e Ladário. O Comitê de Fronteira tornava-se assim instrumento retórico para sensibilizar a população em ano de eleição.

Ressaltamos que apesar do Secretário de Relações Institucionais, o Sr. Lamartine de Figueiredo Costa, e imprensa local enfatizarem a participação do prefeito e conseqüentemente da cidade de Corumbá, tomando para si o protagonismo no processo de integração das cidades fronteiriças; a opinião do Cônsul boliviano, Sr. Ruan Merida, é de que o Comitê de Fronteira deveria ser coordenado a partir de altos níveis hierárquicos tanto do Estado brasileiro quanto do boliviano e não “de baixo para cima”, como aparentemente está ocorrendo:

Prefiro que seja um projeto coordenado pelos Ministérios de Relações exteriores de Brasil e da Bolívia, porque quando se trata de consulado boliviano e brasileiro, como somos autoridades locais, as ações se iniciam com muito entusiasmo e às vezes não acontece nada, os projetos não tomam o caminho esperado, mas quando as instruções vêm de altos níveis hierárquicos, os projetos tornam-se mais perenes. Os ministérios já definiram como vai ser composto o Comitê, em relação a um legislativo há uma normativa geral sobre o Comitê de Fronteira, mas não existe nada específico, creio que devam participar instituições públicas e privadas, toda a sociedade civil com certeza. Devemos criar projetos importantes, no setor econômico o Brasil pode entrar com fornecimento conhecimento e tecnologia, estamos com a esperança que o Comitê de Fronteira possa abrir precedentes para discussões como oferta de serviços, aprofundando ainda mais o que Corumbá já oferece para Puerto Quijarro e Puerto Suarez, sobretudo, com qualificação profissional, discutir sobre Mutum, como trazer desenvolvimento para região, assim como a “carretera”, a Bioceânica, os países do pacífico vão ter que ingressar por esse lado, existem inúmeras questões para serem discutidas, não podemos restringir as conversações somente as instituições públicas, em nível de Estados. Como eu disse; instituições públicas, privadas, a sociedade civil, devem participar das discussões.<sup>73</sup>

O Cônsul Ruan Merida, também nos asseverou que:

As cidades bolivianas dessa fronteira estão mais bem organizadas no quesito sociedade civil, as cidade brasileiras não. Aqui, desculpe ter que dizer isso, existe um controle excessivo do poder público ao cidadão, na Bolívia existe uma maior participação da sociedade. Não posso falar sobre isso, na realidade não gosto de falar sobre questões internas, mas existe esse controle, o que vejo aqui é um desinteresse do cidadão brasileiro. Exemplo, em Quijarro e Puerto Suarez a sociedade civil aparece para discutir, reclamam, surgem propostas, muitas vezes sem fundamento, mas há uma grande participação, é só lembrar de quantos presidentes eleitos democraticamente na Bolívia foram retirados por pressões da sociedade civil, quando não estão

---

<sup>73</sup> Entrevista realizada em 26/01/2012.

cumprindo com suas obrigações. Aqui existem sistemas de controle muito fortes ao cidadão em que sentido, a imprensa, por exemplo, orientam e reorientam as informações, colocam uma “musiquinha” de pagode, uma propaganda de Bhrama, torcem por sua equipe favorita e segunda-feira já não sabem nada. Por isso com a criação do Comitê de Fronteira é o consulado da Bolívia e do Brasil, juntamente, com seus órgãos públicos é que devem convocar a sociedade civil e não o contrário. A população boliviana está atenta as questões como a do Comitê de Fronteira, sobretudo, porque se sente mais “vitimizada” em relação a algumas situações, que também estão relacionadas aos processos culturais.

Em relação ao provável desinteresse político da sociedade corumbaense e ladarense, o que podemos perceber é uma diferença de comportamento de brasileiros e bolivianos em algumas conjunturas que envolvem suas vidas e convivências num mesmo território. As manifestações por parte dos Comitês Cívicos bolivianos são comuns na Zona de Fronteira em questão, protestos que em Corumbá e Ladário não ocorrem da mesma intensidade.

Na nossa leitura, essa forma da sociedade boliviana “ganhar a rua” é uma maneira de invocar e tentar sensibilizar as autoridades brasileiras e/ou até os corumbaenses e ladarenses, ou seja, é a população do Estado mais pobre com tentativas de se fazerem ouvir em relação a algumas questões, visto que nem brasileiros (pertencentes ao Estado com maiores recursos) e bolivianos possuem espaços oficiais para discutirem.

As diferenças comportamentais e de práticas, ou seja, a forma de reivindicar determinadas medidas por parte dos órgãos públicos suscita discussões (por parte de diferentes setores da sociedade em questão) acerca dos bolivianos serem mais politizados que os brasileiros ou vice-versa. E da mesma forma que o Cônsul fez suas reflexões, contra-discursos também são emanados por parte de alguns setores da imprensa, anunciando as manifestações dos Comitês bolivianos como “problema”.

Na edição nº 2.521 do “Correio de Corumbá”, seção “Bastidores da Cidade”, encontra-se uma reportagem com o seguinte título: “O Velho problema”. A matéria aludia sobre os protestos dos Comitês bolivianos a respeito da Portaria nº440 que mais uma vez “fecharam a fronteira”:

A fronteira Brasil/Bolívia mais uma vez fechada por uma questão que tem que ser resolvida de forma diplomática, mas cadê a diplomacia de ambos os Países? [...] Ouço dizer que o povo boliviano é mais politizado, até acredito, mas alguns também são ingratos [...] acredito que a população que vive na faixa de fronteira tem mais necessidades das benesses que aqui oferece, do que nós das que eles oferecem e não adianta querer exigir que o Brasil, como um país emergente, vá se curvar diante das exigências banais que surgem em razão de uma Portaria emitida pela Receita Federal, assim também deveriam agir as autoridades competentes daquele país, pois se permitem que se



roubem em razão da facilidade que as quadrilhas tem anuência da própria polícia, fazer o quê? (COUTINHO, 2011, p.11).

Tanto esse discurso quanto aquele do diplomata boliviano, estão impregnados de “mágoas”, emanados em consequência de diferenças históricas, que de maneira alguma representam maiores ou menores níveis de politização. Evidenciam, na realidade, uma lógica histórica e territorial conflitante que precisa ser regulada, ou seja, mitigada a partir de um aparelho institucional que oriente as ações, que seja capaz de elaborar, através de seus membros, políticas condizentes com as interações fronteiriças.

Seria o Comitê de Fronteira a solução? Enquanto Brasil e Bolívia regerem suas relações a partir do Direito da Integração, o referido Comitê seria um instrumento conjuntural, unicamente no sentido de pontuar e executar projetos para a Zona de Fronteira em questão, sem levar em consideração sua condição de “território-rede”. Não podemos esquecer que as referidas cidades fronteiriças estão subordinadas a instâncias legislativas maiores, com o poder de sancionar leis que podem vir de encontro à realidade dessas localidades e, sobretudo, que venham a suplantar o que fora estabelecido pelo próprio Comitê de Fronteira. Como foi o caso da Portaria nº 440/2010 da Receita Federal, que protege o Estado contra outro Estado, mas é contraditória a realidade histórica e geográfica da mencionada fronteira.

O Comitê na Zona de Fronteira Brasil/Bolívia, em Mato Grosso do Sul, seria um aparelho institucional conjuntural, porque sem um poder supranacional, os acordos bilaterais ficam a mercê das mudanças de governo e, sobretudo, dos seus interesses materiais de classe. Segundo Pecequilo (2010), os partidos políticos possuem uma agenda de temas internacionais, embora atuem especificamente na dimensão política do plano doméstico, tal agenda será condicionada a partir dos interesses internos: “Normalmente, nas questões internacionais serão tratadas quando produzirem grande impacto no setor doméstico ou quando forem úteis à estratégia dos partidos para alcançar o poder” (PECEQUILO, 2010, p.52).

É mister ressaltar que na Constituição brasileira, os responsáveis pelas questões internacionais são o Executivo, o Presidente da República e o Ministério das Relações Exteriores, subordinado à Presidência. O artigo 84 da Constituição deixa explícito que são atribuições do Presidente da República: “VIII - celebrar tratados, convenções e atos internacionais, sujeitos a referendo do Congresso”, ou seja, o Executivo pode tomar iniciativa sobre determinadas questões internacionais e posteriormente buscar o aval do Legislativo. E mesmo que o Legislativo não referende (aprove) o tratado, nada impede

do Executivo ratificar ou aderir ao acordo, pois a dependência do Congresso Nacional produz efeitos meramente internos (SOARES, 2004, p.70).

Todavia, como o Executivo ratifica acordos com base no princípio da soberania, nada impede aos demais órgãos do Estado sancionarem leis protecionistas e soberanas, impedindo assim a verticalização da integração. Dessa forma, a intergovernabilidade limitaria as ações do Comitê nessa fronteira, que está susceptível as manobras internas dos Estados de Brasil e Bolívia, regidos pela soberania.

Feitas tais observações, constatamos que as autoridades de Brasil e Bolívia articulam-se no sentido de realizarem a materialização do Comitê de Fronteira. Discussões que estão num estágio inicial e acontecem em meio às assimetrias estruturais e infra-estruturais das cidades que compõem essa Zona de Fronteira, que produzem interações espaciais singulares, na qual o boliviano é imigrante e emigrante concomitantemente, “oximorizando-se” ao território do brasileiro e aos seus anseios políticos e demais sentimentos.

Ao que parece, bolivianos e brasileiros, ainda continuam distantes e presentes num mesmo “entre - lugar”, unidos por uma “estrada” ou por uma Rota. Entretanto, que atravessa um conjunto de aglomerações urbanas, sem uma legislação que permita a continuidade dos novos e velhos deslocamentos, dos movimentos individuais e coletivos. Em Mato Grosso do Sul, na Zona de Fronteira Brasil/Bolívia, ponto de paragem da via sinóptica que aproxima Brasil e Bolívia, as pessoas se associam instrumentalmente através de sentimentos, de olhares e de práticas diferenciadas, que clamam ao Estado para observá-las, “lembrando-o” que se atualmente o subvertem é porque em algum momento ele, o Estado, abandonou-os.

#### 4 - 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. 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.

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. Brasileiros e bolivianos adstringem-se num mesmo território, “clamando” por soluções que facilitem os seus deslocamentos em convergência com a rodovia que está sendo construída.

As relações sociais que os indivíduos estão ocorrendo através de diferentes “caminhos”, as pessoas que participam da conjuntura relacionada à instalação da Rota Rodoviária Bioceânica, apropriam-se dos seus equipamentos de acordo com seus recursos e interesses materiais. Ora alguns segmentos da população boliviana “fecham a fronteira” e se utilizam da importância econômica que a “estrada” possui para a integração entre Brasil e Bolívia, manifestando seus anseios e suas necessidades, ora a classe política de Corumbá articula-se a partir das materialidades relativas à supracitada Rota, no sentido de manifestar as “benesses” e o “desenvolvimento” que as mesmas podem acarretar. Logo, a verticalidade que visa atender aos círculos superiores da economia aglutina-se a horizontalidade que caracteriza o cotidiano das pessoas que vivem na e da fronteira, explicitando os usos diferenciados da rodovia bioceânica.

Dessa forma, é preciso buscar mecanismos de convergência entre a realidade efetiva (geográfica e histórica) da mencionada Zona de Fronteira e a infra-estrutura logística da Rota Rodoviária Bioceânica. Não basta o governo de Brasil e Bolívia unirem esforços no sentido de materializar um equipamento rodoviário que venha a facilitar o estreitamento de suas relações econômicas, sem que ocorra a elaboração de políticas que possam contribuir para o andamento saudável das relações humanas.

Como verificamos ao longo da discussão, a rodovia bioceânica ao “encurtar” as distâncias, facilita as idas e vindas e a manutenção do contato entre localidades que estão distantes e próximas ao mesmo tempo, ampliando-se assim, os conflitos que envolvem a busca pelo *trabalho decente* e por uma vida digna. Apesar da existência de

programas, por parte do governo brasileiro, que contemplam essa área de fronteira, os mesmos ainda não foram efetivamente aplicados.

Em meio à operacionalização de um projeto de integração (“grandioso”), que se baseia na implementação de equipamentos de transporte e de comunicação, a condição “amigo-inimiga” da população brasileira e boliviana é realçada frente aos postulados da ideologia da integração que incontestavelmente materializou uma vinculação física entre territórios”, contudo seus idealizadores ainda não conseguiram implantar, de maneira mais efetiva, as “políticas de fronteira”.

São belos os discursos oriundos da Geopolítica Formal contemporânea acerca da necessidade de Brasil e Bolívia (como das nações sul-americanas) integrarem-se, todavia, os mesmos surgem em meio a práticas parlamentares e jurídicas pautadas pelo princípio clássico da soberania, que, a nosso ver, oblitera a consecução de mecanismos importantes para se efetivar “políticas de fronteira” que contemplem a vida de brasileiros e bolivianos na Zona de Fronteira em questão, sobretudo, em Corumbá.

Sendo um “território-rede” a horizontalidade dessa fronteira deve criar direitos, a partir do critério consuetudinário, que devem estar convergentes com as demais articulações jurídicas (ou normas) de Brasil e Bolívia. Como vimos, a Portaria nº 440/2010 da Receita Federal configurou-se como uma proteção ao Estado brasileiro, mas não levou em consideração as relações comerciais cotidianas que existem em Corumbá, engendradas por brasileiros e bolivianos. Infelizmente, no caso da mencionada área fronteiriça, inexistindo o fator supranacional, ações como a criação de Comitês de Fronteira serão conjunturais e ineficazes, pois as articulações internas do Estado, legitimadas pela soberania, podem destruir o que se estabeleceu localmente.

A cidade de Corumbá é centro polarizador das interações espaciais dessa Zona de Fronteira, portanto, são os seus dirigentes que devem tomar a iniciativa das ações relacionadas à integração. Todavia, não foi o que constatamos, parece que a classe política e alguns setores da mídia de Corumbá, ainda não se atentaram que a relação dessa cidade com as bolivianas não é somente física. Ao entrevistarmos membros do governo municipal, percebemos em suas falas que a integração com Puerto Quijarro/Suarez seria desvantajosa, pois como muitos nos disseram: “as cidades bolivianas não nos dão nada em troca”. Entretanto, os discursos referentes à instalação e reforma dos equipamentos (anel viário, EADI-AGESA, agora binacional, rodovia BR-262, etc.) relacionados à Rota Rodoviária Bioceânica exaltam a importância da Bolívia.

Nesse contexto, os mencionados equipamentos, então instalados para facilitar a integração econômica de Brasil e Bolívia, “passam por cima” da condição espaço-temporal de alguns segmentos da população que vive, trabalha e cria suas condições de convivência e sobrevivência. Por exemplo, o anel rodoviário de Corumbá configura-se como um aparelho fora de seu tempo. Constatamos que operacionalmente é limitado e oferece perigo para as pessoas que residem na faixa de domínio do seu traçado. Contudo, para os políticos, esse equipamento rodoviário é a materialização do “desenvolvimento” e do “progresso”, 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. A nossa discussão não tem a intenção de panfletar a favor ou contra ninguém. Apenas, demonstramos os diferentes discursos 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 dos equipamentos 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 a ideologia da integração que possibilita aos grupos hegemônicos a dominação do território em detrimento aos interesses dos demais setores da 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 modelo de transporte e logística aduaneira com o *Entrepósito Aduaneiro* proposto seria uma solução viável. Visto que esse modelo oferece vantagem competitiva para as empresas que se utilizem dessa área para realizar as atividades do comércio internacional, possibilitando flexibilidade e ganhos operacionais.

A flexibilidade oferecida pelo *Entrepósito Aduaneiro* pode ser combinada com outras operações, pois além de adaptar-se ao modal rodoviário, faz-se eficiente às operações multimodais, contribuindo com a redução de fretes e do tempo nas operações referentes à exportação e/ou importação de mercadorias. Este modelo é recomendado em casos que exigem eficiência e ganhos operacionais expressivos sobre desmobilização de estoques, sobretudo, em relação aos mercados cuja demanda seja

instável, com movimentação de valores ao longo da cadeia produtiva e risco cambial atrelado.

Entretanto, como nessa Zona de Fronteira existe um posto aduaneiro binacional já estabelecido, para que o modelo de Transporte e Logística Aduaneira Integrada adquira eficiência operacional, é preciso que na EADI-AGESA ampliem-se a capacidade estática de armazenagem, o pátio de veículos para liberação sobre rodas, a Estrutura Técnica Operacional (ETO) e seria interessante a aquisição de maiores e melhores equipamentos para movimentação de cargas. Poderia também ser instalada mais uma EADI e um Terminal Portuário Alfandegado, ou seja, a Secretaria da Receita Federal poderia ampliar os terminais de cargas destinados à exportação e importação, aumentando o incremento da multimodalidade, assim como, contribuiria com a geração de postos de trabalho.

Novamente frisamos que o modelo de *Entrepósito Aduaneiro* seria o mais adequado para a realização das atividades do comércio internacional, por meio de Corumbá, pois esse modelo permite que as mercadorias circulem do ponto de origem diretamente as zonas secundárias, sem a obrigatoriedade de utilização das aduanas sob o controle do Estado, nas operações de importação e exportação.

Todavia, como isso parece não ser ainda possível, as medidas sugeridas para a EADI-AGESA contribuiriam no processo de distribuição, evitando as longas filas de veículos com mercadorias destinadas a exportação, como também, é preciso que ocorra o melhoramento das vias de acesso aos terminais (como é o caso do anel rodoviário de Corumbá).

Destacamos, que não foram considerados os detalhes financeiros relativos aos ganhos obtidos com a diminuição iniciais e oriundos da pressão sobre o fluxo de caixa. Assim como, não averiguamos outros procedimentos aduaneiros, apenas tratamos das etapas chaves ou pontos relevantes ao sistema logístico referentes à EADI-AGESA e do anel rodoviário instalado na cidade de Corumbá.

Para maiores detalhamentos seria preciso uma análise teórica mais aprofundada e de 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, pudemos perceber, sobretudo, a interação entre discursos, práticas e arranjo territorial que pode ser percebida através das articulações políticas, ensejadas mediante interesses partidários, que no bojo de instalação dos equipamentos da Rota Rodoviária Bioceânica deram novas formas materiais ao território, apresentando-se insalubres a parcela da sociedade. Assim 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.

Fizemos o possível para encaminhar 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, interdisciplinarmente, descrevendo as características dos fenômenos, estabelecendo relações entre as variáveis analíticas, articulando-as com as categorias da totalidade espacial.

## 5 - REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABREU, S. “O papel da SUDECO no Processo de Racionalização do Espaço Mato-Grossense: Planejamento e Integração Nacional” In: MORETTI, E. C. & CALIXTO, M.J.S.C. (org.). **Geografia e Produção Regional: Sociedade e Ambiente**. Campo Grande: Ed. UFMS, 2003.

ALBUQUERQUE, E. S. “A Geopolítica da Dependência como estratégia brasileira de inserção no Sistema Internacional” In: **OIKOS**, 9, Nº 1. Rio de Janeiro: Letra e Imagem 2010, p.67-82.

ALBUQUERQUE, J. A. G. **Relações Internacionais Contemporâneas: A ordem internacional da Guerra Fria**. 2. Ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2007.

AMORIM, C. **Matéria da folha confirma bandalheira boliviana**. Carlos Amorim, p.01, 20 jun. 2011. Disponível em: <<http://carlosamorim.com/2011/06/20/materia-da-folha-confirma-bandalheira-boliviana/>>. Acesso em: 02 jan 2012.

AMORIM, C., “Entre o desequilíbrio unipolar e a multipolaridade: o Conselho de segurança da ONU no período pós-Guerra Fria” In: DUPAS, G.; VIGEVANI, T. (Org.). **O Brasil e as Novas Dimensões da Segurança Internacional**. São Paulo: Alfa-Omega, 1999, p.87-98.

**André assina ordem de serviço para a construção das 1.200 casas em Corumbá**. Pantanal News, Corumbá, p.01- 03, 11 nov. 2009.

AZAMBUJA, D. P. **Teoria Geral do Estado**. RJ: Globo, 1971.

BALLOU, R. H. **Gerenciamento da Cadeia de Suprimentos; Planejamento, Organização e Logística Empresarial**. São Paulo: Bookman, 2001.

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.

BRITO, S. H. A. *et al.* “Estudo comparativo do ensino público na fronteira Brasil/Bolívia (Corumbá – Puerto Suarez/Quijarro – 1970/1994)” In: **SEMINÁRIO NACIONAL DE ESTUDOS E PESQUISAS "HISTÓRIA, SOCIEDADE E EDUCAÇÃO NO BRASIL" UNICAMP - FE – HISTEDBR**, 4, 1997, Campinas. *Anais do IV HISTEDBR*, Campinas: Faculdade de Educação da Unicamp, 1997.

BRITO, N. M. “Atividade Mineral em Corumbá: desafios na expansão e agregação de valor da cadeia produtiva” In: **3 SEMINÁRIO INTERNACIONAL AMÉRICA PLATINA**, 3, 2010, **Campo Grande**. *Anais do 3 América Platina*, Campo Grande: Universidade Federal de Mato Grosso do Sul, 2010.

BRUSLE-PERRIER, L. La frontière orientale de la Bolivie, à la croisée des routes de l'intégration In: **La mondialisation côté Sud : acteurs et territoires**, IRD, Paris, 2004, pp.321-340. Disponível em :<[http://horizon.documentation.ird.fr/exl-doc/pleins\\_textes/ed-06-08/010038945.pdf](http://horizon.documentation.ird.fr/exl-doc/pleins_textes/ed-06-08/010038945.pdf)>. Acesso em 10 jan. 2012.

CATAIA, M. “A relevância das Fronteiras no período atual: unificação técnica e compartimentação política dos territórios”. **Revista eletrônica de Geografia y Ciencias Sociales**, Vol. XI, núm. 245 (21), 1 de agosto de 2007. Barcelona: Universidade de Barcelona, 2007.

\_\_\_\_\_. “Fronteiras, sistemas de movimento e vida de relações: proposições metodológicas” In: **XIII Encontro Internacional Humboldt**. Anais do XIII Humboldt, Dourados/MS: UFGD, 2011.

CAIRO, H. **A América Latina no século XXI: geopolítica crítica dos Estados e os movimentos sociais, do conhecimento e da representação.** Cad. CHR, vol.21, nº 53. Salvador, maio/ago., 2008.

CARMO, M. **Bolívia diz que devolverá carros roubados, mas aguarda lista do Brasil.** BBC, Buenos Aires, p.01 a 02, 22 jun. 2011. Disponível em: <[http://www.bbc.co.uk/portuguese/noticias/2011/06/11/110622\\_bolivia\\_carros\\_roubados.shtml](http://www.bbc.co.uk/portuguese/noticias/2011/06/11/110622_bolivia_carros_roubados.shtml)>. Acesso em: 10 dez 2011.

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

CASTRO, T. **Brasil da Amazônia ao Prata.** Rio de Janeiro: Colégio Pedro II, 1983.

CASTRO, T. El Cono Sur y la situación Internacional In: KELLY, P.; CHILD, J. (Orgs.). **Geopolítica del Cono Sur y la Antártida**. Buenos Aires: Editorial Pleamar, 1990.

CAVALCANTE, C. **Por cota de mercadorias, bolivianos voltam a fechar a fronteira**. Diáronline, Corumbá, p.01 a 03, 16 maio 2011. Disponível em:<<http://www.diarionline.com.br/index.php?s=noticia&id=30159>>. Acesso em 20 nov. 2011.

CASTELLS, M. **A Sociedade em Rede; a Era da Informação: Economia, Sociedade e Cultura**. Vol.1. 1º Ed. São Paulo:Paz e Terra, 1999.

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

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.

CHAUI, M. "O discurso competente". In: \_\_\_\_\_. **Cultura e Democracia**. 4º ed. S.Paulo, 1989.

CLOVIS NETO. **Integração: Brasil e Bolívia prometem reativar Comitê de Fronteira**. Assessoria de Comunicação da Prefeitura de Corumbá/MS, p. 01, 30 março 2011. Disponível em:<[www.corumba.ms.gov.br](http://www.corumba.ms.gov.br)>. Acesso em: 15 dez 2011.

COUTINHO, R. "O velho problema." In: **CORREIO DE CORUMBÁ**, Edição nº 2.521, Maio de 2011.

COLLARES, A. & ALVES, R. M. **Nota à imprensa: ação contra usina termoeétrica em MS - Ministério Público obtém liminar da Justiça que suspende licenciamento ambiental da Termopantanal, em Corumbá**. Disponível em:<<http://noticias.pgr.mpf.gov.br/noticias/noticias-do-site/>>. Acesso em 24 out. 2010.

COSTA, W. M. **Geografia Política e Geopolítica**. São Paulo: HUCITEC/Edusp, 1992.

\_\_\_\_\_. "Políticas Territoriais Brasileiras no Contexto da Integração Sul-Americana." **Revista Território**, Rio de Janeiro n. 07, Jul./Dez. 1999, p. 25 - 41.

COSTA, E. A. "Ordenamento territorial em áreas de fronteira". In: COSTA, E. A & OLIVEIRA, M. A. M (org.). **Seminário de Estudos Fronteiriços**. Corumbá: UFMS, 2009, p. 61-78.

COUTO E SILVA, Golbery. **Conjuntura política nacional, o poder Executivo e geopolítica do Brasil**. 3º ed., Rio de Janeiro: José Olympo, 1981.

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

CUNHA, E. "À Margem da História" In: COUTINHO, A. (Orgs.). **Euclides da Cunha/OBRA COMPLETA**. 2 ed. Rio de Janeiro: Nova Aguilar, 1995.

**Delcídio diz que contorno rodoviário mostra harmonia.** DouradosAgora, Dourados/MS, p.1, 28 jun. 2010. Disponível em: <http://www.douradosagora.com.br/noticias/politica/>>. Acesso em: 10 jan. 2012.

**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/leitura.php?can\\_id=36&id=13156](http://www.diarioms.com.br/leitura.php?can_id=36&id=13156)>. Acesso em 20 nov.2011.

DECRETO Nº 5.856, DE 19 DE JULHO DE 2006. Disponível em:<[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2004-2006/2006/](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2004-2006/2006/)>. Acesso em 15 dez. 2011.

DORNIER, P. *et al.* **Logística e Operações Globais.** Textos e Casos. 1ª edição. São Paulo, Atlas, 2000.

DOEHRING, K. **Teoria do Estado.** Tradução de Gustavo Castro Alves Araujo. Belo Horizonte: Del Rey, 2008.

DODDS, K. **Geopolitics. A very short introduction.** New York and Oxford: Oxford University Press, 2007.

DUNKERLEY, J. **Rebellion in the veins: political struggle in Bolivia 1952-1982.** London: Verso, 1984.

EGLER, C. A. G. “Questão regional e gestão do território no Brasil” In: CASTRO, I. E. et al. (Org.). **Geografia: Conceitos e Temas.** Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1995, p.207-238.

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

EADI - Estação Aduaneira Interior In: **O que é uma EADI?.** - 2ªed., 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.

FLANDOLI, B. X. As transformações no mundo do trabalho em Corumbá, no Pantanal da Nhecolândia e na fronteira Brasil-Bolívia: considerações teóricas em psicologia sócio-histórica In: In: NAVARRO, E. M. M. et al. (Org.). **40 anos do Campus do Pantanal: Contribuições para o Desenvolvimento Regional.** Corumbá: Ed. UFMS, 2007.

FLEURY, P. F. *et al.* **Logística Empresarial: A perspectiva Brasileira**. São Paulo: Atlas, 2001.

GARCIA, H. **Corumbá e Puerto Suarez implantam área comum para exportação**. CORREIO DO ESTADO, Campo Grande/MS, p.01 a 02, 2012. Disponível em: <http://www.correiodoestado.com.br/noticias/>>. Acesso 20 jan. 2012.

GAERTNER, L. Lei de veículos não vai nacionalizar roubados, garante cônsul. Diáronline, Corumbá/MS, p.01 a 03, 10 jun. 2011. Disponível em: <http://www.diarionline.com.br/index.php?>>. Acesso em 10 dez. 2011.

GAERTNER, L. Por cotas de mercadorias, bolivianos voltam a fechar a fronteira. Diáronline, Corumbá/MS, p.01 a 03, 10 jun. 2011. Disponível em: <http://www.diarionline.com.br/index.php?>>. Acesso em 10 dez. 2011.

GLASNER, M. I. “Bolivia’s Orientation: Toward the Atlantic or the Pacific?” In: KELLY, P.; CHILD, J. (Orgs.). **Geopolitics of the Southern cone and Antarctica**. Boulder and London: Lynne Rienner Publishers, 1988, p. 154-169.

GODÓI, R. & CASTRO, S. **Fronteiras Abertas: Um retrato do abandono da aduana brasileira**. Brasília/DF: Gráfica Estephanie, 2010.

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

\_\_\_\_\_. “Desterritorialização, multiterritorialização e regionalização” In: LIMONAD, E. *et al.* (Org.) **Brasil, século XXI: por uma nova regionalização? Processos, escalas, agentes**. São Paulo: Max/Limonad, 2004.

HANCIAU, Núbia J. “Entre-lugar” In: FIGUEIREDO, E. (Org.) **Conceitos de literatura e cultura**. Juiz de Fora: UFJF, 2005.

HANY, E.S. & HANY, W.S. “Corumbá(MS)-Periferia ou Espaço central?” In: NAVARRO, E. M. M. *et al.* (Orgs.). **40 anos do Campus do Pantanal: Contribuições para o Desenvolvimento Regional**. Corumbá: Ed. UFMS, 2007.

HOBSBAWM, E. **A era dos extremos: o breve século XX**. Trad. Santarrita, M. São Paulo: Companhia das Letras, 1996.

INE. INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA. **Cochabamba: resultados departamentales**. La Paz, 2002. (Serie II, Resultados departamentales, 3). Disponível em: < <http://www.ine.gob.bo/indice/>>. Acesso 05 dez. 2011.

INE. INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA. **Santa Cruz: Población Total proyectada, por sexo, según Provincia y Sección de Provincia, 2007 – 2009**. INE, martes, 12 de março de 2012. Disponível em: < <http://www.ine.gob.bo/indice/>>. Acesso 05 jan. 2012.

INSTRUÇÃO DE SERVIÇO Nº 06, DE 19 DE MAIO 2008. Ministério dos Transportes. Brasília, MT, 2008.

ITO, C. A. **Corumbá: a formação e o desenvolvimento da cidade**. 1992. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade de São Paulo, São Paulo.

JUNG, S. **Uma introdução ao Direito da Integração e Direito comunitário**. SOArtigos, 2008, p. 01-16. Disponível em: < <http://www.soartigos.com/artigo/205/uma-introducao-ao-direito-da-integracao-e-direito-comunitari/> >. Acesso em 02 jan. 2012.

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.

LAINO, D. Paraguai: **Fronteiras e Penetração brasileira**. Assunção: Global Editora e Distribuidora LTDA, Paraguai, 1979.

LEI Nº 137 – DE 05 DE JULHO DE 2010 In: Câmara de Corumbá exagera na submissão ao Governador. Correio de Corumbá, Ed. Nº 2.478, Corumbá, p.03, 24 a 30 jul. 2010.

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/L6766.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L6766.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/L6766.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L6766.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.

LEY Nº 133 - LEY DE 8 DE JUNIO DE 2011. In: **G A C E T A O F I C I A L D E B O L I V I A**. Disponível em: <<http://www.gacetaoficialdebolivia.gob.bo>>. Acesso 05 set. 2011.

LEI COMPLEMENTAR Nº 04/1991. **Código de Postura do Município de Corumbá. Estado de Mato Grosso do Sul**. Corumbá/MS: Prefeitura Municipal de Corumbá, 1991.

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.

MACKINDER, H. J., “The Geographical Pivot of History” In: **The Geographical Journal**, nº 4, Vol. XXIII, April, 1904.

MANETTA, A. & CARMO, R. L. Integração sócio-econômica e mobilidade espacial da população na região fronteira de Corumbá a partir da década de 1990 In: **XIV Encontro Nacional da ANPUR**, 1., 2011, Rio de Janeiro. *Anais do XIV ANPUR*.

MARQUES, A. M. “Movimentos Migratórios fronteiriços: Bolivianos e Paraguaio em Mato Grosso do Sul, 2007. Disponível em: <http://lanic.utexas.edu/project/etext/llilas/ilassa/2007/marques.pdf>. Acessado em 12 out. 2009.

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.

MAIEROVITCH, W. F. M. “José Serra, entre drogas e alucinações” In: **Carta Capital**. São Paulo, julho 2010. Disponível em: <<http://portalctb.org.br>> Acesso em 18 ago. 2010.

MAIEROVITCH, W. F. **Crime Organizado. Lula e Lugo unidos. PIB paraguaio dependente da bandidagem.** Disponível em:<<http://maierovitch.blog.terra.com.br>>.Acesso em: 04 outubro 2010.

MARANGONI, A M. M. C. O Governo Planejador e as Transformações do espaço brasileiro. (Doutorado em Geografia) – Faculdades de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo 1982.

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.

MARTINS, E. M. O. **Direito Comunitário: União Européia e Mercosul.** Artigos, Pareceres, Memoriais e Petições, 2000. Disponível em:<[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/revista/Rev\\_57/artigos/Art\\_Eliane.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/revista/Rev_57/artigos/Art_Eliane.htm) >. Acesso em 15 dez. 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.

MELLO, L. I. A. **Geopolítica do Brasil e a Bacia do Prata.** Manaus: Editora da Universidade Federal do Amazonas, 1997.

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.

MICHELS, I. L. & OLIVEIRA, T. C. M. **Diagnóstico sócio-econômico da Bacia do Alto Paraguai: aspectos regionais e urbanos.** Campo Grande: UFMS/SEMA, 1995.

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

MIRANDA, D. K. & YOPEZ, L. **Fronteira Brasil e Bolívia amanhece fechada.** Capital do Pantanal, Corumbá/MS, p. 01 a 02, 17 ago. 2011. Disponível em:< <http://capitaldopantanal.com.br/>>. Acesso em: 15 dez. 2011.

MIYAMOTO, S. **O pensamento geopolítico brasileiro (1920-1980).** São Paulo, Tese, Ed. do autor, 1981.

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.

NEVES, R. “Senado pode apreciar pedido de Pinheiro já em fevereiro” In: **Diário de Cuiabá**, Cuiabá/MT, p.01, Edição nº 13.213, 18 jan. 2012. Disponível em:< <http://www.diariodecuiaba.com.br/detalhe.php?>>. Acesso 01 jan. 2012.

MONTADON, C. **Deputado Emanuel Pinheiro quer o fechamento do Consulado da Bolívia.** Mato Grosso online, Cuiabá/MT, p.01 a 02, 08 fev. 2012. Disponível em:< <http://www.matogrossoonline.com.br/artigo>>. Acesso 01 jan. 2012.

NÓBREGA, E. Idéias, Sugestões e Reclamações – Atenção AGETRAT E CETAN com as vans com placas da Bolívia In: **CORREIO DE CORUMBÁ**, Edição nº 2.527, julho de 2011.

NÓBREGA, R. MIGRAÇÃO e GLOBALIZAÇÃO POPULAR: trabalhadores bolivianos na pequena indústria têxtil de São Paulo In: DOMINGUES, J. M. *et al.* (Orgs.). **A Bolívia no espelho do mundo.** Belo Horizonte: Editora UFMG; Rio de Janeiro, IUPERJ, 2009.

OLIVEIRA, M. A. M. “Tempo, Fronteira e Imigrante: Um lugar de Inexistências” In: OLIVEIRA, T. C. M.. **Território sem limites: estudos sobre fronteiras.** Campo Grande: UFMS, 2005.

\_\_\_\_\_. “Imigrantes em Região de Fronteira: Condição Infernal” In: OLIVEIRA, M. A. M. (Org.) **Guerras e Imigrações.** Campo Grande: UFMS, 2004.

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.

OLIVEN, R. G. “Territórios, fronteiras e identidades” In: SCHULER, F.; BARCELLOS, M. A. (Orgs.) **Fronteiras: arte e pensamento na época do multiculturalismo**. Porto Alegre: Sulina, 2006.

OLIC, N. B. “Bolívia, um país (quase) sem saídas, 2005. Disponível em:<<http://www.transporte.gov.br>. Acesso em 25 out. 2010.

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.

PEREIRA, C. R. & MONTENEGRO, M. F. **O trabalho na fronteira Brasil/Bolívia em Corumbá/MS**. Revista do Ministério Público do Trabalho do Mato Grosso do Sul. V. 4, n.4 (abr. 2010). Campo Grande: PRT 24<sup>a</sup>, 2010.

PECEQUILO, C. S. **Introdução às Relações Internacionais: Temas, Atores, Visões**. 7<sup>o</sup> ed., Petrópolis, RJ: Vozes, 2010.

PFRIMER, M. H. **Heartland Sul-americano? Dos discursos geopolíticos à territorialização de um novo triângulo estratégico boliviano**. GEOUSP - Espaço e Tempo, São Paulo, N<sup>o</sup> 29, pp. 131 - 144, 2011.

POULANTZAS, N. **O Estado, o poder, o socialismo**. 3<sup>o</sup> ed. Rio de Janeiro- RJ. Brasil. Trad. Rita Lima, 2000.

PORTER, M. E. **Estratégia Competitiva**. 7<sup>o</sup> Ed. Rio de Janeiro: Campus, 1986.

PORTARIA MF N<sup>o</sup> 440, DE 30 DE JULHO DE 2010. Disponível em:<<http://www.receita.fazenda.gov.br/legislacao/>>. Acesso em 18 jan. 2011.

PORTARIA 1.120/05. **ATO PORTARIA N<sup>o</sup>-1.120/GM DE 6 DE JULHO DE 2005**. Disponível em:<[>](http://portal.saude.gov.br/portal/arquivos/pdf/Port_1120-05.pdf). Acesso em 18 jan. 2011.

PINTO, L. F. S. “Hegemonia e reestruturação do sistema mundial capitalista” In: SILVA, L. M. N. M.; PINTO, L. F. S.; SOUZA, N. A. (Orgs.) **Relações Internacionais do Brasil e Integração Latino-Americana**. Campo Grande: UFMS, 2008, p. 15-202.

QUIROGA, E. A. “El factor geográfico en la política sudamericana” de Carlos Badia Malagrida. In: BAPTISTA, GUMUCIO, M.; SAAVEDRA WEISE, A. (Orgs.).



**Antologia Geopolítica de Bolívia.** 1 ed., Cochabamba e La Paz: Los Amigos del Libro, 1978, p. 81-105.

RAMALHO JR., A. L. & OLIVEIRA, M. A. M. **Instituições de Fronteira: Preconceito, Solidariedade e Imigrante: Um estudo da fronteira Brasil-Bolívia em Corumbá, MS.** Relatório Final PIBIC/CNPq/UFMS, 2009.

RAFFESTIN, C. “A Ordem e a Desordem ou os paradoxos da fronteira”, Trad. LE BOURLEGAT, C. & SPROESSER R. L. In: OLIVEIRA, Tito C. M. (Org.) **Territórios sem Limites.** Campo Grande, MS, Editora da UFMS, 2005.

RAFFESTIN, Claude. **Por uma Geografia do Poder.** Tradução Maria Cecília França. São Paulo: Ática, 1993.

RÊBELO JÚNIOR, M. (Org.). **Diagnóstico sócio-econômico da Bacia do Alto Paraguai: aspectos regionais e urbanos.** Campo Grande: UFMS/SEMA, 1995.

RESOLUÇÃO N° 12/68 DO CONTRAN. Disponível em:<<http://www.guiadotrc.com.br/lei/res1298.asp>>. Acesso em 20 jan. 2012.

RESOLUÇÃO N° 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.

SALLES, J. A. A. & JÚNIOR, R. T. **Modelo de entreposto aduaneiro em sistema logístico integrado** In: SIMPOI 2002, 5., 2002, São Paulo. *Anais do SIMPOI 2002.* São Paulo: EAESP, 2002.

SARDENBERG, R. M. “Segurança Global: Nações Unidas e Novas” In: DUPAS, G.; VIGEVANI, T. (Org.) **O Brasil e as Novas Dimensões da Segurança Internacional.** São Paulo: Alfa-Omega, 1999, p.165 - 174.

SAYAD, A. **O retorno: elemento constitutivo da condição do imigrante.** Travessia, Ano 12, n. esp., Jan. 2000, p.7-32.

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

SAMPAIO, W C. “Projetos envolvendo Brasil e Bolívia no contexto da Iniciativa de Integração da Infra-Estrutura Regional da América do Sul – IIRSA” In: **Estudos Regionais Sul-Americanos. Sociocultura, Economia e Dinâmica Territorial na Área Central do Continente.** Cuiabá: Ed. UFMT, 2008, p.219-239.

SINCODIV/RJ. **Demora na devolução de carros roubados no Brasil e apreendidos na Bolívia.** SINCODIV, Rio de Janeiro, p.1, 2011.

SILVA, A. L. R. **A América Latina no contexto da redemocratização, neoliberalismo e globalização** In Moreira, L. F. V. Petrópolis, RJ: Vozes, 2010.

SILVA NETO, “BOM DIA PARA VOCÊ! Um passeio na Bolívia” In: **CORREIO DE CORUMBÁ**. Edição nº 2.503, Janeiro de 2011.

SILVEIRA, H. G. “A visão militar brasileira da Guerra do Chaco: projeção geopolítica e rivalidade internacional na América do Sul” In: **Antíteses**, vol. 2, n. 4, jul.-dez. de 2009, p. 649-667. Disponível em: <<http://www.uel.br/revistas/uel/index.php/antiteses>>. Acesso em: 2 jan. 2011.

SOARES, G. F. S. **Curso de direito internacional público, v.1**/ Guido Fernando Silva Soares. – 2. Ed. – São Paulo: Atlas, 2004.

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

SOUZA, A. O. “Distrito Industrial de Corumbá: considerações preliminares acerca de seus propósitos e “des”caminhos” In: **III Simpósio Internacional sobre Recursos Naturais e Sócio-Econômicos do Pantanal**. Corumbá, 2000.

SOUZA, A. O. A Estratégia dos Distritos Industriais como instrumento de desenvolvimento regional e a sua aplicabilidade em Mato Grosso do Sul. 430 f. 2002. Tese (Doutorado em Geografia) – FFLCH - USP, Universidade de São Paulo.

SOUZA, M. L. “As drogas e a ‘questão urbana’ no Brasil. A dinâmica sócio-espacial nas cidades brasileiras sob a influência do tráfico de tóxicos” In: CASTRO, I. E.; GOMES, P. C. C.; CORRÊA, Roberto Lobato (Orgs.). **Brasil: Questões Atuais da Reorganização do Território**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1996.

SPYKMAN, N. J. **Estados Unidos frente ao mundo**. México: Fondo de Cultura Económica, 1944.

SCHILLING, P. **O expansionismo brasileiro: a Geopolítica do General Golbery e a diplomacia do Itamaraty**. São Paulo: Global, 1981, p.288.

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.

TRATADO CONSTITUTIVO DA UNASUL. Ministério das Relações Exteriores. Brasília: MRE, 2008.

TEIXEIRA, R. C. M. **Identidades indígenas nos movimentos sociais Populares e Urbanos da Bolívia**. 210 f. 2009. Dissertação – UNB, Universidade de Brasília.

TEIXEIRA, J. L. R. **A Bolívia, os movimentos indígenas e a emergência do “Estado ressocializado”**. Anais do IV Simpósio Lutas Sociais na América Latina-Imperialismo, nacionalismo e militarismo no Século XXI. São Paulo: AGB, 2010.

**Termelétrica volta à tona e Cimento Itaú poderá mudar sua indústria para a Bolívia**. Correio de Corumbá, Ed. nº 2.477, Corumbá, 17 a 23 jun. 2010.

URT, N. **Evo vem à fronteira lançar rodovia**, 2008. Disponível em:<<http://www.campograndenews.com.br>>. Acesso em 12 dez. 2010.

URIARTE, M. U. & BROTAS, A. M. P. **O predomínio do enquadramento político-nacionalista na cobertura da nacionalização do gás natural da Bolívia**. São Paulo: Edusp, 2007.

YUNES, F. “Passeio Público” In: **CORREIO DE CORUMBÁ**. Edição nº 2.503, Janeiro de 2011.

\_\_\_\_\_. “Imóveis Desocupados” In: **CORREIO DE CORUMBÁ**. Edição nº 2524, Junho de 2011.

\_\_\_\_\_. “Expansão” In: **CORREIO DE CORUMBÁ**. Edição nº 2.534, Agosto de 2011.

WINKLER, G. **Caminhoneiros protestam contra demora na liberação de cargas**. Diáronline, Corumbá, 16 dez. 2009. Disponível em:<<http://www.diarionline.com.br/index.php?s=noticia&id=8451>>. Acesso em: 20 nov. 2011.

VELASQUEZ, K. **Reunião discute avanços do Comitê de Fronteira Brasil-Bolívia. Assessoria de Comunicação da Prefeitura de Corumbá/MS**, p. 01, 03 fev. 2012. Disponível em:<[www.corumba.ms.gov.br](http://www.corumba.ms.gov.br)>. Acesso em: 15 dez 2011.

WHITTLESEY, D. **The earth and the state: a study of political geography**. New York: Henry Holt Company, 1944.

XAVIER, L. O. **Fronteira Oeste Brasileira: entre o contraste e a integração**. 2006. 235 f. Tese (Doutorado em História) – UNB, Universidade de Brasília.

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.

ZUGAIB, E. **A hidrovía Paraguai-Paraná e seu significado para a diplomacia sul-americana do Brasil**. Brasília: Funag, 2006.

