

UNIVERSIDADE ESTADUAL DE MATO GROSSO DO SUL
UNIDADE UNIVERSITÁRIA DE JARDIM
COORDENAÇÃO DO CURSO DE LICENCIATURA EM GEOGRAFIA

CLAUDEMIR ALVES TAGLIAFERRO

**A DINÂMICA DO ESPAÇO URBANO FRONTEIRIÇO A
PARTIR DA ANÁLISE DOS ROUBOS E FURTOS DE
MOTOCICLETAS NA CIDADE DE BELA VISTA/MS**

JARDIM
2017

CLAUDEMIR ALVES TAGLIAFERRO

**A DINÂMICA DO ESPAÇO URBANO FRONTEIRIÇO A
PARTIR DA ANÁLISE DOS ROUBOS E FURTOS DE
MOTOCICLETAS NA CIDADE DE BELA VISTA/MS**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado à
Coordenação do Curso de Geografia da Universidade
Estadual de Mato Grosso do Sul, unidade universitária de
Jardim, como pré-requisito para obtenção do grau de
Licenciado em Geografia.

JARDIM
2017

FICHA CATALOGRÁFICA

Elaborada pelo Serviço Técnico de Biblioteca e Documentação
UEMS - Jardim

TAGLIAFERRO, C. A.

A dinâmica do espaço urbano fronteiriço a partir dos roubos e furtos de motocicletas na cidade de Bela Vista-MS. Claudemir Alves Tagliaferro – Jardim [s.n], 2017.

79 f.

TCC (Graduação) – Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul.

Orientador: Prof Msc. Elvis dos Santos Mattos

1. espaço urbano 2. violência 3. fronteira 4. roubos e furtos 5. motocicletas.

É concedida à Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul a permissão para publicação e reprodução de cópias deste Trabalho de Conclusão de Curso (TCC) somente para propósitos acadêmicos e científicos, resguardando-se a autoria do trabalho.

Claudemir Alves Tagliaferro

TERMO DE APROVAÇÃO

CLAUDEMIR ALVES TAGLIAFERRO

A DINÂMICA DO ESPAÇO URBANO FRONTEIRIÇO A PARTIR DA ANÁLISE DOS ROUBOS E FURTOS DE MOTOCICLETAS NA CIDADE DE BELA VISTA/MS

Trabalho de Conclusão de Curso aprovado como requisito parcial para obtenção do grau de Licenciado em Geografia, da Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul, pela seguinte Banca Examinadora:

Orientador: Elvis dos Santos Mattos

UEMS - Jardim

Examinador(a) 1: Profa. Dra. Waleska Souza Carvalho Santana

UEMS - Jardim

Examinador 2: Igor Ronyel Paredes Gomes

UEMS - Jardim

Jardim, 30 de novembro de 2017

DEDICATÓRIA

A minha mãe

Dedico a você minha mãe, mulher de fibra, porto seguro em muitos momentos, referencial de idoneidade e honestidade, minha primeira professora na vida, por ter sempre me incentivado para que desde os meus primeiros anos eu me dedicasse aos estudos e concluísse o ensino médio, o que na época era possível dada às nossas condições financeiras. Mulher com baixo nível de instrução formal, mas com a capacidade de enxergar que os estudos poderiam me abrir muitas portas e me dar melhores condições de vida do que ela e meu pai tiveram. A senhora me inspira por sua força e resistência diante dos muitos obstáculos que a vida lhe interpôs, servindo-me de inspiração para que eu também supere meus desafios.

Aos meus filhos

Lucas Caleb e Isabelly, vocês são o bem mais precioso que tenho nesta vida, pois eu vivo em vocês pelos traços genéticos que lhes transmiti e viverei em suas lembranças, mesmo quando não estiver mais sobre esta terra, portanto dedico a vocês também este trabalho, de maneira que ele possa, no futuro, servir-lhes de inspiração e motivação para seguirem em frente em seus estudos atingindo alturas as quais eu não pude alcançar.

A minha esposa

Lucilene, você é comigo uma só carne, e sem o seu apoio e incentivo não seria possível realizar este trabalho. Dedico a você também, sabedor de que a mesma alegria que sinto por esta conquista é partilhada de igual forma por você. É contigo que as minhas conquistas fazem mais sentido, pois é no ambiente de amor e apoio mútuo que construímos ao longo dos anos que as tristezas são superadas e as alegrias e vitórias são partilhadas.

AGRADECIMENTOS

O presente trabalho é o resultado de uma longa trajetória que teve início no ano de 2014, e que teve a cooperação de inúmeras pessoas, principalmente neste último semestre de 2017, em que mergulhamos fundo neste Trabalho de Conclusão de Curso. Não foram poucas as pessoas que dividiram parte de seu tempo, na forma de diálogos, sugestões, favores, compreensões, incentivos, neste caminho de construção deste trabalho, bem como os diferentes autores a quem consultamos para construir as ideias aqui expressas.

Cabe, então, deixar registrado aqui, os nomes daqueles a quem devemos nosso agradecimento, apesar de possivelmente termos nos esquecido de alguém, mas desejo que se sintam representados pelas pessoas abaixo mencionadas:

À minha esposa e filhos que constituem minha base de apoio para minha formação acadêmica, sendo aqueles com os quais compartilho alegrias e tristezas e para quem as minhas conquistas fazem mais sentido. Agradeço a compreensão pelos muitos momentos que foram privados de minha companhia, quando mesmo estando em casa eu não podia me fazer presente.

Aos meus amigos do curso de Geografia, Valter, Erikson e Luana, moradores de Bela Vista, que trilharam junto comigo esta caminhada de quatro anos, e compartilharam de muitos momentos comigo, quando nos debruçávamos nas tarefas em grupo.

Aos demais amigos do curso de Geografia, inclusive aqueles que por diversos motivos não concluíram o curso, mas transitaram por nossas vidas, pela amizade, respeito, cooperação, incentivo e ajuda. Cada um de vocês tem um pouco de mérito neste trabalho.

A todos os professores que não mediram esforços para contribuir com nossa formação, seja nas atividades desenvolvidas em sala de aula, ou nos trabalhos de campo, que sou ciente que demandaram inúmeras horas de dedicação, desde o planejamento até a execução deste tipo de atividade.

Ao meu orientador, professor Elvis pela paciência nas longas conversas sobre este trabalho, pelas dicas e encaminhamentos, bem como pelas palavras de incentivo me fazendo crer num potencial que nem mesmo eu acreditava ter.

Ao meu amigo, irmão em Cristo e Soldado PM/MS Roberto Gonçalves Freitas, pela imensa cooperação no levantamento dos dados estatísticos, através do acesso ao Sistema Integrado de Gestão Operacional, referentes aos anos de 2014 a 2016, que deram fundamento

para a realização do último capítulo deste trabalho. Sua gentileza e prontidão em servir me tocaram!

Aos motoristas do ônibus da Prefeitura Municipal de Bela Vista, Gerson, Fernando, Gabriel e Sérgio, que sempre nos conduziram com segurança nos deslocamentos de ida e retorno no trajeto Bela Vista-Jardim-Bela Vista, sendo um elemento muito importante para que frequentássemos o curso.

Ao Major Oscar Leite Riberio Comandante da 2ª Cia PM de Bela Vista, pela contribuição no sentido de que compreendêssemos a dinâmica das ocorrências dos roubos e furtos de motocicletas neste município.

Ao Pastor Pedro Cavalheiro, bem como aos membros da Igreja Evangélica Assembleia de Deus, por compreenderem os motivos de nossa ausência nos trabalhos realizados e o afastamento temporário de minhas obrigações de pastorais junto a esta comunidade.

Ao Comando do 10º Regimento de Cavalaria Mecanizado pelo apoio irrestrito no sentido de me autorizar a realizar as pesquisas de campo, inclusive em horários de expediente, e na fase final deste Trabalho de Conclusão de Curso ter me reservado um local, dentro das instalações do 10º Regimento de Cavalaria Mecanizado para que me dedicasse a este trabalho, dentro da filosofia de formação de líderes implantada no Regimento.

Finalmente, a Deus, minha eterna e maior gratidão, pois como diz o apóstolo Paulo escrevendo aos cristãos romanos: “Porque dele, por Ele e para Ele, são todas as coisas, pois a Ele glória eternamente. Amém!” Acredito que toda capacidade e condições vêm D’Ele, daquele que é onisciente, onipotente e onipresente, e que por intermédio de sua graça, favor imerecido, me deu condições para iniciar e concluir este trabalho que junto com sua defesa junto à banca examinadora, constituem a obrigação final do Curso de Licenciatura em Geografia.

EPÍGRAFE

Não haveria criatividade sem a curiosidade que nos move e que nos põe pacientemente impacientes diante do mundo que não fizemos, acrescentando a ele algo que fazemos.

(Paulo Freire)

A DINÂMICA DO ESPAÇO URBANO FRONTEIRIÇO A PARTIR DA ANÁLISE DOS ROUBOS E FURTOS DE MOTOCICLETAS NA CIDADE DE BELA VISTA/MS

RESUMO

O presente trabalho tem por objetivo analisar as ocorrências de roubos e furtos de motocicletas registradas na cidade de Bela Vista-MS, e sua relação com a dinâmica do espaço urbano fronteiriço. Para isto, buscamos discutir o conceito de espaço e sua produção e reprodução, bem como o espaço urbano no sentido de compreender o processo desigual de sua construção que é fruto do desenvolvimento do sistema capitalista de produção e consumo. O espaço urbano da cidade capitalista possui agentes produtores e consumidores deste espaço que se apresenta fragmentado e é fruto de um processo histórico que gerou concentração de obras humanas e pessoas e excluiu grande parte da população dos bens ali produzidos. O subsídio teórico foi obtido em pesquisa bibliográfica sobre os conceitos de espaço e urbanização, na visão de Milton Santos, de espaço urbano, discutido por Roberto Lobato Corrêa e demais leituras que nos levassem a compreensão da criminalidade e da violência, bem como das especificidades do espaço urbano fronteiriço. O levantamento dos dados de roubos e furtos foi obtido através do Sistema Integrado de Gestão Operacional. A compreensão da dinâmica das ocorrências se deu por intermédio de entrevistas com as autoridades policiais. O objetivo foi compreender a dinâmica da produção do espaço urbano das cidades gêmeas Bela Vista-MS/Bella Vista Norte-PY no contexto da relação fronteiriça, a partir das ocorrências de furtos e roubos de motocicletas nos anos de 2014, 2015 e 2016. O espaço urbano das cidades fronteiriças brasileiras, no qual está incluso Bela Vista-MS, se caracteriza por ser uma zona de fusão cultural, com fluxo de pessoas e mercadorias e de relações de complementariedade. Os roubos e furtos de motocicletas são expressivos quando comparados com outras ocorrências dentro deste universo. Os eventos da pesquisa na área central e no bairro Água Doce têm ligação com o livre trânsito na ponte que dá acesso ao Paraguai, com o comércio de drogas na fronteira, com insuficiência de policiamento e ausência de obras infraestruturais. As pessoas que praticam os furtos e roubos possivelmente se constituem dentre aqueles que foram excluídos das benesses produzidas pela sociedade capitalista.

Palavras-chave: espaço urbano; violência; fronteira, roubos e furtos; motocicletas.

THE DYNAMICS OF THE BORDER URBAN SPACE FROM THE ANALYSIS OF THE ROBBERIES AND THEFTS OF MOTORCYCLES IN THE CITY OF BELA VISTA / MS

ABSTRACT

The present work has the objective of analyzing the occurrences of robberies and thefts of motorcycles registered in the city of Bela Vista-MS, and its relation with the dynamics of the frontier urban space. For this, we seek to discuss the concept of space and its production and reproduction, as well as the urban space in the sense of understanding the unequal process of its construction that is fruit of the development of the capitalist system of production and consumption. The urban space of the capitalist city has producers and consumers of this space that is fragmented and is the result of a historical process that generated concentration of human works and people and excluded a large part of the population of the goods produced there. The theoretical subsidy was obtained in a bibliographical research on the concepts of space and urbanization, in the vision of Milton Santos, of urban space, discussed by Roberto Lobato Corrêa and other readings that lead us to an understanding of crime and violence, as well as the specificities of the frontier urban space. The survey of theft and robbery data was obtained through the Integrated Operational Management System. The understanding of the dynamics of the occurrences occurred through interviews with the police authorities. The objective was to understand the dynamics of the production of the urban space of the twin cities Bela Vista-MS / Bella Vista Norte-PY in the context of the border relationship, from the occurrences of thefts and robberies of motorcycles in the years 2014, 2015 and 2016. The urban space of Brazilian border cities, in which Bela Vista-MS is included, is characterized as a zone of cultural fusion, with a flow of people and goods and complementary relations. The thefts and thefts of motorcycles are expressive when compared with other occurrences within this universe. The research events in the central area and in the Água Doce neighborhood are linked to the free traffic on the bridge that gives access to Paraguay, with the drug trade on the border and with insufficient policing and lack of infrastructure works. People who practice robbery and robbery may be those who have been excluded from the benefits produced by capitalist society.

Keywords: urban space; violence; frontier, robbery and theft; motorcycles.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Mato Grosso do Sul: Área arrendada pela Cia Matte Laranjeira.....	42
Figura 2 - Área da Colônia Nacional Agrícola de Dourados	45
Figura 3 - Território Federal de Ponta Porã.....	46
Figura 4 - Localização de Bela Vista no estado de Mato Grosso do Sul.....	50
Figura 5 - Faixa de fronteira e cidades gêmeas.....	53
Figura 6 - Conjunto urbano formado por Bela Vista-BR e Bella Vista Norte-PY.....	53
Figura 7 - Trânsito nas proximidades do Prédio da Receita Federal, às 09 h 30 min	56
Figura 8 - Trânsito do trecho próximo a Ponte Internacional, vista do sentido BR-PY, às 17 h 20 min.....	56
Figura 9 - Empresa de revenda de Motos (Inverfin), situada no Centro de Bella Vista Norte-PY.....	58
Figura 10 - Foto de motocicleta Taiga 150 cc, em exposição na empresa Inverfin em Bela Vista Norte-PY.....	59
Figura 11 - Motocicleta sem placa, próxima ao prédio da Receita Federal	60
Figura 12 - Gráfico demonstrativo dos percentuais de furtos em Bela Vista-BR (2014).....	63
Figura 13 - Parte das áreas urbanas de Bela Vista-BR e Bella Vista Norte (PY)...	64
Figura 14 - Gráfico demonstrativo dos percentuais de roubos em Bela Vista-BR (2014).....	65
Figura 15 - Gráfico demonstrativo dos percentuais de roubos e furtos de veículo em Bela Vista-BR (2014-16).....	66

Figura 16 - Recorte de parte dos bairros de Bela Vista-BR e quantitativo de roubos e furtos no Centro e no bairro Água Doce.....	69
Figura 17 - Estacionamento do Supermercado São Miguel, no Centro de Bela Vista-BR.....	70
Figura 18 – Residência isolada, localizada na Rua Barão do Melgaço, bairro Água Doce	71
Figura 19 – Via de acesso que liga a rotatória da BR 060 a área com maior concentração de residências no bairro Água Doce.....	71

LISTA DE TABELAS

Tabela 1. Roubo de veículos (2014-15)..... 28

Tabela 2. Furtos de veículos (2014-15)..... 29

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AC - Antes de Cristo

BA - Bahia

BO – Boletim de ocorrências

BR - Brasil

CAIs - Complexos agroindustriais

CAND - Colônia Agrícola Nacional de Dourados

cc - Cilindradas

Cia - Companhia

Cmt - Comandante

DF - Distrito Federal

DGEEC - Dirección General de Estadística, Encuestas e Censos

EMBRAPA - Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária

GO - Goiás

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

IPEA - Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada

Km – Quilômetro

Maj - Major

MS - Mato Grosso do Sul

MT - Mato Grosso

PB - Paraíba

PLC - Projeto de Lei Complementar

PM – Polícia Militar

PRF - Polícia Rodoviária Federal

PY - Paraguai

UFs - Unidades Federativas

RJ - Rio de Janeiro

RS - Rio Grande do Sul

SIGO – Sistema Integrado de Gestão Operacional

SP - São Paulo

SUDENE - Superintendência de desenvolvimento do Nordeste

SUDECO - Superintendência de desenvolvimento do Centro Oeste

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	16
 CAPÍTULO I: A PRODUÇÃO DO ESPAÇO E SEUS EFEITOS NA CIDADE	
1.1 Considerações sobre o espaço, sua produção e reprodução.....	19
1.2 Considerações sobre o desenvolvimento da cidade e o aumento da violência.....	25
 CAPÍTULO II: CONSIDERAÇÕES SOBRE A URBANIZAÇÃO BRASILEIRA A PARTIR DA DÉCADA DE 1940	
2.1 O processo de urbanização brasileira a partir da década de 1940.....	33
2.2 Urbanização e pequenas cidades.....	36
2.3 O processo de ocupação do território de Mato Grosso do Sul a partir do século XVIII.....	40
2.4 Considerações sobre o município de Bela Vista-MS.....	48
 CAPÍTULO III: ANÁLISE DOS ROUBOS E FURTOS DE MOTOCICLETAS NA CIDADE DE BELA VISTA/MS – FRONTEIRA BRASIL-PARAGUAI	
3.1 Considerações sobre as cidades fronteiriças.....	50
3.2 O caso das motocicletas paraguaias.....	56
3.3 Das ocorrências de roubos e furtos de motocicletas.....	61
3.4 A dinâmica espacial dos roubos e furtos de motocicletas.....	66
 CONSIDERAÇÕES FINAIS	 73
 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	 76

INTRODUÇÃO

Dentre os males que a sociedade enfrenta estão a criminalidade e a violência, que por sua vez são alvo de diferentes ciências que buscam compreender os processos que desencadeiam comportamentos lesivos manifestos em diferentes espaços, mas que possuem maior visibilidade no espaço urbano.

Diferentes olhares são lançados sobre esta problemática e muitos analistas entendem ser a pobreza, a impunidade, a falta de estrutura no âmbito familiar, o consumo de drogas, a falta de policiamento, etc., os responsáveis pelo grave quadro de violência que está instalado, principalmente nas cidades mais populosas, mas que também são manifestos nas pequenas cidades do Brasil. Nesse sentido questionamos se de fato são estes fatores os responsáveis pela criminalidade e pela violência ou se eles somente são consequências de um longo e desigual processo de construção de nossa sociedade.

O presente trabalho tem por objetivo compreender a dinâmica do espaço urbano fronteiriço, a partir da análise das ocorrências de furtos e roubos de motocicletas, para isso temos o recorte temporal os anos de 2014, 2015 e 2016, e como recorte espacial a cidade de Bela Vista-MS que está em condição de conurbação com Bela Vista Norte-PY com a qual possui antigos vínculos comerciais e de convivência. Dentro destas perspectivas buscaremos também compreender como se dá a dinâmica espacial das ocorrências de roubos e furtos de motocicletas, no contexto da relação fronteiriça de livre circulação de pessoas/veículos.

Iniciamos o trabalho buscando subsídio teórico em pesquisa bibliográfica sobre os conceitos de espaço e urbanização, na visão de Milton Santos, de espaço urbano, discutido por Roberto Lobato Corrêa e demais leituras que nos levassem a compreensão da criminalidade e da violência. O levantamento dos dados referentes aos roubos e furtos de motocicletas e a pesquisa de campo feita em Bela Vista-BR e em Bella Vista Norte-PY propiciaram uma análise empírica para o desenvolvimento do trabalho.

Para cumprir os objetivos propostos, buscamos, além das referências em diversas fontes para compor o referencial teórico deste trabalho, dados e informações sobre os roubos e furtos de motocicletas junto aos Órgãos de Segurança Pública, que foram obtidos através do Sistema Integrado de Gestão Operacional, acessado pelo Soldado PM Roberto Gonçalves

Freitas, que nos permitiram construir os gráficos e as imagens para demonstrar os índices e a dinâmica das ocorrências abordadas no presente trabalho.

A estruturação do presente trabalho se deu em três capítulos. No primeiro capítulo, A PRODUÇÃO DO ESPAÇO E SEUS EFEITOS NA CIDADE, procuramos tecer algumas considerações sobre a produção e reprodução do espaço no tempo e na história, que conforme Santos “é formado pelo conjunto indissociável, solidário e também contraditório, de sistemas de objetos e sistemas de ações” (1997, p. 51) e a partir disto buscamos uma abordagem que revelasse a compreensão do espaço urbano da cidade capitalista, que se apresenta fragmentado e é testemunha das transformações socioeconômicas nela ocorrida.

Ao falarmos do surgimento e desenvolvimento da cidade abordamos a questão da criminalidade e da violência no recorte de roubos e furtos de veículos nos estados com maior incidência deste tipo de ocorrência comparando-os com o estado de Mato Grosso do Sul, bem como a visão distorcida que muitos possuem no sentido de equacionar os problemas da violência.

Iniciamos o Capítulo II, CONSIDERAÇÕES SOBRE A URBANIZAÇÃO BRASILEIRA A PARTIR DA DÉCADA DE 1940, abordando o processo de urbanização ocorrido no Brasil a partir dos anos 1940, fruto do processo de industrialização pelo qual o país foi submetido e as consequências para a região centro-oeste no novo reordenamento territorial pós-industrialização.

Abordamos também o processo de ocupação do território de Mato Grosso do Sul, em parte comandado por ações desenvolvimentistas implementadas pelo governo federal que o transformaram em um grande produtor agropecuário voltado principalmente para a exportação o que contribuiu para a atual configuração da rede de cidades neste estado.

Prosseguindo discutimos o conceito de cidade pequena e das transformações socioeconômicas e culturais que alteraram o comportamento dos moradores e as formas espaciais deste ambiente, destacando que parte de sua população ainda permanece envolvida com atividades no meio rural e como as desigualdades sociais se manifestam na pequena cidade.

Por fim apontamos a violência como uma das consequências prejudiciais que o capitalismo produz no ambiente urbano.

No Capítulo III: ANÁLISE DOS ROUBOS E FURTOS DE MOTOCICLETAS NA CIDADE DE BELA VISTA/MS – FRONTEIRA BRASIL-PARAGUAI, iniciamos com a discussão sobre as particularidades dos espaços das cidades fronteiriças e sobre o conceito de cidades-gêmeas no sentido de situarmos espacialmente a cidade de Bela Vista-BR e suas relações com sua gêmea Bella Vista Norte –PY.

Após um breve relato histórico sobre as duas cidades, tratamos dos fluxos existentes entre as duas cidades e a relação de complementariedade que foi construída neste recorte espacial, abordando a questão do uso de motocicletas como principal meio de transporte entre as duas cidades, muito visível no trecho próximo à Ponte Internacional.

Prosseguindo discutimos a questão das “motos paraguaias” que predominam no trânsito das duas cidades, as maneiras de se adquirir estes veículos e as questões relacionadas ao furto e roubo destas motocicletas, bem como os percentuais de roubos e furtos na cidade de Bela Vista-BR, destacando neste tipo de ocorrências aquelas referentes a motocicletas e a relação destes eventos com espaço fronteiriço onde o município está situado.

Finalizamos o capítulo III abordando os bairros com maior ocorrência, a saber, o Centro e o Bairro Água Doce, tanto de roubos quanto de furtos de motocicletas, no sentido de se elucidar os motivos que levam estas áreas a ser objeto das ações daqueles que praticam estes crimes.

CAPÍTULO I: A PRODUÇÃO DO ESPAÇO E SEUS EFEITOS NA CIDADE

1.1 Considerações sobre o espaço, sua produção e reprodução

No desenrolar de sua história o homem sempre produziu espaço, ou seja, um ambiente dotado de uma ou mais finalidades e definido por suas especificidades. Segundo Santos (2004) a produção do espaço nos primórdios da raça humana estaria ligada diretamente à produção de seus modos de vida, que seria a retirada da natureza daquilo que é necessário à sobrevivência humana. A lógica da produção implica na definição de determinada área e das transformações que o homem irá operar no ambiente, bem como das relações sociais inclusas neste processo de produção espacial.

Com o desenvolvimento das sociedades humanas surgiram novas atividades carentes e produtoras de novos espaços. Segundo Lefebvre (2000, p. 56) “cada sociedade (por conseguinte, cada modo de produção com as diversidades que ele engloba, as sociedades particulares nas quais se reconhece o conceito geral) produz um espaço, o seu.” Neste sentido Santos (2004, p. 205) afirma que “as novas atividades exigem um lugar no espaço e impõe uma nova arrumação para as coisas, uma disposição diferente para os objetos geográficos, uma organização diferente daquela que antes existia”. Pode-se afirmar, a partir desta premissa, que jamais o espaço será como antes, mas adquirirá cada vez mais um maior grau de complexidade, se organizando e sendo reorganizado conforme o homem cria necessidades e mecanismos de transformação espacial.

Corrêa, discorrendo sobre o longo processo de organização e reorganização da sociedade, afirma que ele deu-se

concomitantemente à transformação da natureza primitiva em campos, cidades, estradas de ferro, minas, voçorocas, parques nacionais, shopping centers etc. Estas obras do homem são as suas marcas apresentando um determinado padrão de localização que é próprio a cada sociedade. Organizadas espacialmente, constituem o espaço do homem, a organização espacial da sociedade ou, simplesmente, o espaço geográfico. (1986, p. 28).

Ao nos debruçarmos sobre esta temática somos levados a refletir sobre as formas espaciais e sobre as relações sociais que se dão no espaço, que são coisas indissociáveis, pois conforme afirma Lefebvre (2000, p. 65) a “prática espacial de uma sociedade secreta seu espaço; ela o põe e o supõe, numa interação dialética: ela o produz lenta e seguramente,

dominando-o e dele se apropriando”; é o domínio da natureza pelo avanço da técnica incidindo na formatação ao espaço.

Ao discutir a formação do espaço, Santos (2006) assevera que

O espaço é formado por um conjunto indissociável, solidário e também contraditório, de sistemas de objetos e sistemas de ações, não considerados isoladamente, mas como o quadro único no qual a história se dá. No começo era a natureza selvagem, formada por objetos naturais, que ao longo da história vão sendo substituídos por objetos fabricados, objetos técnicos, mecanizados e, depois, cibernéticos, fazendo com que a natureza artificial tenda a funcionar como uma máquina. Através da presença desses objetos técnicos: hidroelétricas, fábricas, fazendas modernas, portos, estradas de rodagem, estradas de ferro, cidades, o espaço é marcado por esses acréscimos, que lhe dão um conteúdo extremamente técnico. (SANTOS, 2006, p. 39).

No espaço podemos observar a presença de objetos móveis, como utensílios domésticos e veículos, por exemplo, e imóveis que vão desde elementos da natureza, como montanhas e rios até estradas, casas, etc., mas a criação destes objetos móveis e de outros objetos, como a própria transformação de objetos da natureza em mercadoria, estão vinculadas a um sistema de ações, partidas de um poder político, financeiro ou ideológico que determinada onde, quando e como eles são criados. Nesse sentido podemos compreender também a diferenciação existente entre espaços mais ou menos tecnificados e a inter-relação entre os sistemas. Notadamente a invenção da energia, dos sistemas de comunicação e de tudo o que foi criado a partir destes e de outros inventos e a forma com que cada sociedade criou e fez uso destas invenções, contribuíram para a atual conformação do espaço que nos cerca.

O espaço que nos cerca é dotado de contrariedades manifestando desigualdades entre os homens, e para um observador mais atento, ele denuncia uma realidade de exclusão que foi construída através de um processo histórico-temporal.

As práticas espaciais regulam a vida – não a criam. O espaço não tem poder em ‘si mesmo’, nem o espaço enquanto tal determina as contradições espaciais. Estas são contradições da sociedade – contradições entre uma coisa e outra no interior da sociedade, como por exemplo, entre as forças e as relações de produção – que simplesmente emergem no espaço, ao nível do espaço, e assim engendram as contradições do espaço. (LIMONAD, 1999, p. 72).

As sociedades capitalistas produziram diferentes espaços que manifestaram a pauperização, a distinção de classes, a fragmentação¹, entre outras questões, que são resultantes de um sistema opressor que concentrou riqueza e espalhou a desigualdade pela exploração da força de trabalho; ficando isso expresso também nos objetos e formas espaciais. O espaço é, assim, “testemunha viva” de processos que delinearão a sua formatação.

Santos (2004, p. 264) diz que devemos ver o espaço como de fato ele se constitui, ou seja, uma estrutura social que participa de outras estruturas de um “desenvolvimento independente, combinado e desigual”, e ainda que “o espaço é formado pelo conjunto indissociável, solidário e também contraditório, de sistemas de objetos e sistemas de ações, não considerados isoladamente, mas como o quadro único no qual a história se dá” (SANTOS, 1997, p. 51).

Os objetos podem ser definidos como a representação da materialidade da sociedade e da natureza, os quais evidenciam ações passadas ou atuais e os sistemas de ações “são representados pelo movimento social, toda a vida que anima a sociedade, as relações sociais; o processo produtivo; [...]” Cada ação não constitui um dado independente, mas resultado do próprio processo social (VIEIRA, 2003, p. 4).

O espaço urbano capitalista reflete as contradições deste sistema que fez dele o local da presença e ao mesmo tempo de uma “crescente concentração dos meios de consumo coletivos e uma específica aglomeração do conjunto dos meios de reprodução, tanto do capital quando da força de trabalho” (LORENA, 2012, p. 96). Ao mesmo tempo em que concentra esses meios, diga-se de passagem, gerador de uma abundante produção material, exclui parte da população de consumi-los.

Apesar de concentrar os meios de produção e reprodução do capital, este é moldado por seu interesse e se tornou o local daqueles que foram expropriados do campo para se tornarem um dos meios desta produção e reprodução, formando o exército de reserva² e sem

¹ De acordo com Souza (2008, p. 55), amiúde toma-se “fragmentação” como sinônimo de “segregação”, às vezes até de “divisão espacial do trabalho”, e até mesmo de “diversidade” e “diversificação” cultural. Contudo, fragmentação relaciona-se com frações de um todo que não se conectam mais, ou não possuem a mesma relação de anteriormente.

² “[...] a acumulação capitalista sempre produz, e na proporção de sua energia e de sua extensão, uma população trabalhadora supérflua relativamente, isto é, que ultrapassa as necessidades médias da expansão do capital, tornando-se, desse modo, excedente” Tal população constitui o chamado exército industrial de reserva.” (Marx, 1989, p. 731, *apud* TRINDADE, 2017, p. 226).

ter direito à justa partilha da riqueza produzida. Ao mesmo tempo em que é concentrador de riqueza também o é da pobreza, da mesma forma que concentra os equipamentos públicos e privados de segurança, saúde, educação, etc., manifesta a insegurança, inclusive nas formas espaciais, e falta de acesso àquilo que deveria ser um bem de todos, e que possui como uma das consequências os diversos tipos de violência.

Local onde atualmente reside a maior parte das populações humanas, o espaço urbano é aquele que tem características, dentre muitas outras, o adensamento populacional, e o grande número de obras construídas pelo homem.

O espaço urbano guarda em suas formas as marcas do passado e do presente nele impressas, que são frutos das relações sociais ali desenvolvidas, possuindo agentes consumidores e produtores deste espaço, e que na atualidade, na sociedade capitalista se apresenta fragmentado. Possuindo áreas centrais e periféricas, áreas especializadas destinadas a bairros residenciais, às atividades industriais (mais comum no caso das grandes cidades) ou comerciais, ao lazer, etc., contém em seu bojo lutas entre diferentes classes sociais.

O espaço da cidade é assim, e também, o cenário e o objeto das lutas sociais, pois estas visam, afinal de contas o direito à cidade, à cidadania plena e igual para todos. Eis o que é o espaço urbano: fragmentado e articulado reflexo e condicionante social, um conjunto de símbolos e campo de lutas. É, assim, a própria sociedade em uma de suas dimensões, aquela mais aparente, materializada nas formas espaciais. (CORRÊA, 1989, p. 6)

O espaço urbano capitalista é a forma concreta de um processo – a urbanização – que possuiu diferentes níveis de intensidade, e apesar de estar em constante transformação denota e condiciona socialmente sua população, sendo também palco das lutas que são empreendidas por aqueles que buscam melhores condições vida, que vivem separados social e espacialmente.

Conforme Sposito (s/d, p.6) o espaço também é “história e nesta perspectiva, a cidade de hoje, é o resultado cumulativo de todas as outras cidades de antes, [...] produzidas pelas transformações sociais ocorridas através dos tempos, engendradas pelas relações que promovem estas transformações.”

O espaço urbano não é fruto do acaso e não é produzido e reproduzido de forma aleatória, pois, conforme Corrêa (1989) existem agentes sociais que produzem, conforme seus interesses ou necessidades, este espaço, sendo eles: os proprietários do meio de produção, que

por seu poder financeiro e necessidades locacionais se instalam onde melhor lhes convier; os proprietários fundiários, que às vezes até entram em conflito com o primeiro grupo, são aqueles que procuraram de todas as formas obterem a maior renda possível atuando até junto ao poder público no sentido de destinar a área onde se encontram suas propriedades aos fins que lhe interessam; e os promotores imobiliários, que são agentes que, dentre várias atividades, atuam na criação e comercialização de loteamentos, na venda de imóveis residenciais, bem como no financiamento destes imóveis, etc.

Não se pode deixar de mencionar o poder público, em suas esferas, municipal, estadual ou federal como um dos principais agentes produtores do espaço urbano, pela amplitude de sua atuação.

O Estado atua também na organização espacial da cidade. Sua atuação tem sido complexa e variável tanto no tempo como no espaço, refletindo a dinâmica da sociedade da qual é parte constituinte. [...] Uma primeira observação refere-se ao fato de o Estado atuar diretamente como grande industrial, consumidor de espaço e de localizações específicas, proprietário fundiário e promotor imobiliário, sem deixar de ser também um agente de regulação do solo e o alvo dos chamados movimentos sociais urbanos. (CORRÊA, 1989, p. 24).

A diversidade de ações do poder público, seja como regulador, como consumidor ou como proprietário fundiário o coloca no centro da produção do espaço urbano. Sua ação nem sempre será isenta de influências externas, uma vez que geralmente servirá aos interesses de grupos ou de classes dominantes em detrimento das classes sociais menos favorecidas economicamente.

Na produção do espaço urbano é o poder público quem possui o poder de reorganizar o espaço, desapropriando áreas, sendo também o responsável por dotar a cidade de obras infraestruturais, o que faz de forma seletiva, privilegiando determinadas áreas. “Esta complexa e variada gama de possibilidades de ação do Estado capitalista não se efetiva ao acaso. Nem se processa de modo socialmente neutro” (CARLOS, 1989, p. 25).

Por fim, no que ainda se refere aos agentes produtores do espaço, temos os grupos sociais excluídos. Estes grupos são formados por pessoas que estão excluídas dos bens e serviços que a sociedade capitalista produz, dentre eles o acesso a moradias, seja através do pagamento de aluguel de imóveis ou pela construção de suas residências.

Normalmente o que ocorre é que parte destas pessoas, dentre outros locais, será destinada a residir em casas populares, construídas longe das áreas centrais das cidades, ou

em favelas que via de regra se formam em áreas públicas ou privadas que os excluídos invadem, e segundo Carlos (1989) atuam como “agentes modeladores” do espaço num movimento de resistência daqueles que foram expulsos do campo e como estratégia de sobrevivência, uma vez que não lhes resta outra alternativa.

Outro aspecto, que é próprio das cidades, é que ela se desenvolveu na sua essência como um espaço de convivência das pessoas, o que foi se perdendo com o tempo pelas transformações pelas quais perpassou, e neste sentido entendemos que está se perdendo o valor de uso que historicamente a definiu.

A cidade sempre foi caracterizada como o lugar dos encontros que se davam na rua, que nem sempre foi um lugar de passagem de veículos automotores, mas já foi espaço do ritmo lento dos passos das pessoas e das conversas cordiais.

A título de exemplo, as praças que hoje em dia, em muitas cidades, se tornaram até lugares perigosos, perdendo sua finalidade criadora. Dada às transformações socioeconômicas, os antigos locais de encontros foram substituídas por outros espaços, como os shoppings Centers, e o valor de uso foi sobrepujado pelo valor de troca³.

Neste momento histórico, a “cidade obra” desaparece diante da generalização do produto, na medida em que o valor de uso tende a submeter-se ao de troca e como consequência esse processo traz a implosão das antigas relações de vizinhança, a perda da identidade em função da destruição dos referenciais urbanos vindos do passado, a transformação dos antigos valores que se confrontam na cidade. Nesse processo, a morfologia espacial e a morfologia social se justapõem iluminando a segregação que se realiza de formas múltiplas com a generalização da propriedade privada. (CARLOS, 2007, p. 30).

A atual sociedade é vítima das imposições consumistas que o capitalismo gera em seu seio, a partir do qual o valor da troca é imposto e tudo vira produto. Consequentemente o espaço urbano fica dividido entre aqueles que podem consumir, digo consumir espaço e consumir no espaço, e àqueles que não o podem fazê-lo, o que evidentemente gera conflitos.

Carlos (2007) nos diz que existe uma complexidade de relações, pois para o indivíduo, a cidade é o lugar do desejo e de um conjunto de coações que inibem os desejos, ou seja, ao mesmo tempo em que neste espaço o indivíduo é estimulado a consumir, diversos mecanismos sociais, políticos e econômicos o impedem de fazê-lo.

³ Por valor de troca, entende-se o reconhecimento, por parte da coletividade, deste valor. O valor de troca assim definido, sustenta-se pela quantidade de trabalho nele incorporado. Nesse sentido é atribuído um valor monetário, ou preço para os diferentes usos do espaço urbano.

Concordamos com De Moraes (1981) quando ele nos afirma que o consumo faz as cidades, porém o excesso de consumo acaba por destruir a cidade e que os espaços, em especial das grandes cidades, estão tomados por uma noção comercial da vida, pois nela se fabricam febrilmente necessidades, e seus moradores são cooptados a se render a magia dos objetos, bem como de possuí-los, sendo a própria cidade um objeto de consumo.

A separação entre homem e natureza, valor de uso e valor de troca sinaliza a extensão do processo de desenvolvimento do mundo da mercadoria que embasa o processo de produção do espaço urbano, transformando-o em mercadoria valorizada pelo processo de urbanização da sociedade, e, com ele, eliminando referenciais, volatilizando relações sociais e gerando individualismo. (CARLOS, 2007, p. 50).

As transformações que as relações de produção e consumo produzem no espaço urbano e concomitantemente nas relações sociais conduzem cada vez mais a sociedade a um caminho sem volta em direção ao afastamento dos seus indivíduos, pela fragmentação espacial que os separa por condição social, tolhendo seu direito à totalidade da cidade.

O espaço urbano transformado em mercadoria é gerador de exclusão, de individualismo, de segregação e de todas as consequências maléficas que estas condicionantes podem causar. Quando falamos de exclusão, nos referimos à exclusão das benesses, como a educação, a cultura, a saúde e as moradias de qualidade, que poderiam ser geradas a partir do desenvolvimento sócioeconômico.

O que se nota é que o desenvolvimento social não aconteceu com a mesma intensidade que o desenvolvimento econômico e um dos reflexos é a ocorrência de violência, que identificamos como estrutural⁴, pois é consequência do modelo de sociedade excludente que foi construído no tempo e no espaço.

1.2 Considerações sobre o desenvolvimento da cidade e o aumento da violência

Alguns autores dão conta do surgimento da cidade há cerca de 5.000 anos antes a.C e elencam entre os fatores responsáveis pelos primeiros aglomerados humanos, o fato do homem ter deixado o nomadismo e ter dominado técnicas de agricultura. Isso lhe propiciou produzir um excedente alimentar, logo passando a existir, no espaço, uma diferenciação e uma divisão no trabalho e na produção, ou seja, não é o simples aumento de uma população

⁴ Segundo PAZ (2002), apud Bonamigo (2008, p. 206) “inclui às práticas, comumente denominadas, de desigualdade social. Abarca tanto os recursos distribuídos desigualmente quando o poder desigual de decisão sobre essa distribuição.”

de uma vila que faz surgir uma cidade, mas ela é um fenômeno que tem sua explicação no tempo e na história e que adquiriu materialidade espacial.

Segundo Carlos, a cidade é

Uma realização humana, uma criação que vai se constituindo ao longo do processo histórico e que ganha materialização concreta, diferenciada em função de determinações históricas específicas. [...] Ela seria assim, em cada época, o produto da divisão, do tipo e dos objetos de trabalho, bem como do poder centralizado. (1992, p. 57).

No princípio o simples fato de um grupo de agricultores estarem unidos para se defender de tribos nômades, faz surgir a cidade, mas conforme vai se desenvolvendo a história humana, as relações sociais de trabalho e de poder, vão se tornando mais complexas. A cidade então passa a ser o local de diferentes classes sociais, de acumulação tecnológica, de atividades produtivas especializadas, e que dependendo do momento histórico assume uma função diferente, seja ligada à religião, ao poder político e econômico ou à proteção do que está fora dela.

É bastante interessante a reflexão sobre a cidade que nos traz Ronilk (2004, p. 12) quando diz: “Na busca de algum sinal que pudesse apontar uma característica essencial da cidade de qualquer tempo ou lugar, a imagem que me veio à cabeça foi a de um ímã, um campo magnético que atrai, reúne e concentra os homens.” Concordamos com a autora no sentido de que inúmeros processos ocorreram na cidade e a partir da cidade, no decorrer da história, e em especial após a Revolução Industrial, que não só atraíram, mas permitiram que os homens nela se fixassem para morar e trabalhar.

Na atualidade podemos afirmar que a cidade, pelo seu caráter concentrador, em contrapartida do caráter dispersivo que o campo possuiu, é o local de relações sociais conflituosas, onde são percebidos com maior nitidez os crimes contra o patrimônio e contra o indivíduo, geradores de medo.

Ao escrever sobre o sentimento de medo existente nas grandes cidades, De Moraes (1981, p. 6), diz que ele se tornou o “pão cotidiano” dos cidadãos com reflexo na paisagem urbana, pois “as casas não mais expõem suas fachadas românticas, pois as cercam muros muito altos para dentro dos quais ainda triangulam cães de guarda.”

Não podemos deixar de elencar a mudança nas relações de sociabilidade, desencadeadas pela transformação do perfil dos moradores das cidades, em especial daquelas

que sofreram um rápido adensamento populacional, que eram de uma maior proximidade e interação, e hoje estão estabelecidas relações de competição e afastamento, ou seja, cada vez mais separados pelos muros de nossas residências e pelo distanciamento dos nossos bairros que “determinam” a que grupo social nós pertencemos.

Contraditoriamente, àquela que já foi sinônimo de proteção e do viver solidário, uma vez que suas muralhas na antiguidade conferiam aos seus moradores o sentimento de segurança em relação ao que estava fora dela, na cidade, diferentemente nos dias de hoje, o que impera é o medo do que está dentro, da violência produzida no ambiente urbano.

As cidades sob o capitalismo adquiriram outra dinâmica, e sua população é atingida com as influências operadas por este sistema em sua organização e funcionamento, independente do tamanho destas, com maior ou menor impacto ela sentirá os efeitos, como por exemplo, do aumento da criminalidade, gerada também pela falta de condições de para que sua população sobreviva com dignidade.

Ao se sentirem vulneráveis pelas constantes ameaças, os moradores das cidades sob esta nova realidade produzida pelo capitalismo, são atingidos física e psiquicamente, e nesse sentido podemos compreender o que seja a violência.

Mas ainda parece ser uma forma simples e eficaz de visualizarmos o que seja a violência - para aplicarmos tal visão ao grande centro - a de que: violência está em tudo o que é capaz de imprimir sofrimento ou destruição ao corpo do homem, bem como o que pode degradar ou causar transtornos à sua integridade psíquica. [...] Na verdade, a violência devia ser um anacronismo entre homens desde há tanto tempo doutrinados para o respeito pela vida e pelo semelhante. (DE MORAIS, 1981, p. 24).

Ao refletirmos sobre a violência, cada vez mais presente no cotidiano da vida urbana, somos levados a questionar o porquê de sua existência em um mundo considerado civilizado, até porque a implantação desse projeto de civilização ocidental/europeu se fez com o emprego de violência. Não são poucos os casos das pessoas atingidas por atos de violência, no que se refere a ações criminosas, como roubos e furtos, inclusive com uso de força, de ameaça por armas brancas e de fogo, em muitos casos com prejuízo da vida humana.

Segundo Adorno (2002), a sociedade brasileira vem conhecendo crescimento das taxas de violência, em especial nas cidades, em suas mais distintas formas dentre as quais se destacam:

crime comum, violência fatal conectada com o crime organizado, graves violações de direitos humanos, explosão de conflitos nas relações pessoais e intersubjetivas. Em especial, a emergência do narcotráfico, promovendo a desorganização das formas tradicionais de socialidade entre as classes populares urbanas, estimulando o medo das classes médias e altas e enfraquecendo a capacidade do poder público em aplicar lei e ordem, tem grande parte de sua responsabilidade na construção do cenário de insegurança coletiva. (2002, p. 88)

No que se refere aos crimes contra o patrimônio os dados estatísticos produzidos pelo IPEA, quando somados os roubos e furtos⁵ de veículos ocorridos no Brasil, no ano de 2013, chegamos ao surpreendente total de 456.762, sendo, respectivamente, a taxa de roubo e furto de 108 e 119 veículos a cada 100 mil habitantes.

Destacam-se, o estado de São Paulo com 116.784 furtos e 98.726 roubos de veículos, os maiores quantitativos do país, e o Distrito Federal com 7.186 furtos e 4.214 roubos, mas com a segunda e terceira maiores taxas a cada 100 mil habitantes do país.

Tabela 1. Roubo de veículos (2014-15)

-	2014		2015	
	Números absolutos	Taxa/100 mil Habitantes	Números Absolutos	Taxa/100 mil Habitantes
Brasil	242.726	120	242.097	118
SP	98.673	224	78.659	177
RJ	32.652	178	31.035	188
BA	14.582	96	14.448	95
GO	12.740	195	16.304	247
DF	7.124	250	4.808	165
MT	4.338	135	3.541	108
MS	1.150	44	991	37

Fonte: IPEA.

Org: Tagliaferro, 2017.

⁵ **Furto** é a subtração pura e simples de coisa móvel alheia, sem violência contra a pessoa, tipificado como crime pelo Art 155 do Código Penal Brasileiro, enquanto o **roubo** pressupõe o emprego de violência ou grave ameaça à pessoa para subtrair-lhe um bem móvel, também tipificada como crime pelo Art 157 do mesmo código penal.

Os dados referentes ao Brasil demonstram que São Paulo, Rio de Janeiro e Bahia são os três estados com maior ocorrência de roubos de veículos (Tabela 1) e mais uma vez o estado de São Paulo somado a Minas Gerais e Rio Grande do Sul os de maior ocorrência de furtos de veículos (Tabela 2), nos anos de 2014 e 2015, porém são expressivos os números absolutos destes eventos nos estados da região centro-oeste.

Tabela 2. Furto de veículos (2014-15)

-	2014		2015	
	Números absolutos	Taxa/100 mil Habitantes	Números Absolutos	Taxa/100 mil Habitantes
Brasil	270.297	133	267.881	131
SP	122.769	279	110.690	249
MG	25.918	125	27.470	132
RS	18.962	169	20.409	181
GO	10.445	160	11.990	181
DF	8.353	293	6.490	223
MT	4.026	125	3.614	111
MS	3.569	136	3.697	139

Fonte: IPEA.

Org: Tagliaferro, 2017.

Os dados são incontestáveis no sentido de apresentar, que nos estados da Federação, em especial naqueles de alta densidade populacional, são expressivos os números absolutos de crimes praticados contra o patrimônio (Tabela 1 e 2), e que eles têm se mantido praticamente estáveis no Brasil, nos últimos três anos. Cabe salientar, entretanto, que a violência está presente em todas as UFs do Brasil.

O estado de Mato Grosso do Sul, que possui baixa densidade populacional, nos anos de 2014 e 2015 apresentou uma taxa de 136 e 139 furtos para cada 100 mil habitantes, respectivamente (Tabela 2), ou seja, uma taxa maior que a média nacional; isso demonstra que os problemas relacionados à violência não são pontuais, mas sim estruturais. Porém esse quadro é mais visível nos espaços com maior concentração de pessoas, o que nos leva a concluir que é no ambiente urbano, em especial nas cidades que serão percebidos pelas pessoas o quadro de violência que está instalado em nosso país.

Quando ampliamos a análise dos crimes contra o patrimônio através dos dados disponíveis no Perfil Estatístico de MS-2016, e somamos todos os furtos e roubos (de

residências, de pessoas, de veículos, etc.) ocorridos nos municípios de Mato Grosso do Sul no ano de 2012, chegamos ao total de 34.673 furtos e de 6.317 roubos, confirmando o que já fora dito anteriormente sobre a ocorrência da violência como um mal estrutural da sociedade brasileira.

Na sociedade atual ocorrem inúmeros “tipos” de violência, seja ela psicológica, sexual, por condições degradantes no trabalho, etc., praticadas por diferentes agentes, e decorrentes de diversos fatores.

De acordo com De Moraes (1981, p. 33), “o ser humano cheio de aspirações e sem nenhum poder de realizá-la; torna-se, de uma ou de outra forma violento. Torna-se hostil. E quanto mais impotente, maior será a brutalidade de sua violência.” Por esta linha de pensamento entendemos que a violência não se trata de um simples desvio de conduta, mas está relacionada ao tolhimento dos desejos que a própria sociedade gera no indivíduo.

Citamos, a título de exemplo de um ambiente de ocorrência de diversos tipos de violência, as favelas da cidade do Rio de Janeiro. Atualmente lá estão instalados graves problemas geradores de violência, como milícias, grupos voltados para o tráfico de drogas, para o roubo de cargas, etc. A situação deste recorte espacial vem se agravando ao longo do tempo, e nos últimos anos foi desenvolvida a ideia da construção de Unidades de Polícia Pacificadora, aliada com a expulsão dos traficantes dos morros cariocas, porém os fatos recentes como a intervenção de tropas federais nos mostram que os problemas ali instalados estão longe do fim.

Este processo de favelização é oriundo de diversos fatores, como as transformações ocorridas na área central da cidade que abrigava em cortiços⁶ um quantitativo expressivo de pobres, que com a proibição deste tipo de moradia, foi deixando o centro da cidade do Rio de Janeiro e ocupando as áreas hoje denominadas de favelas.

Segundo Silva

A abolição da escravatura, o surgimento da indústria e o incremento do comércio e serviços na área central da cidade fazem com que se solidifiquem as classes sociais e se inicie uma luta pelo espaço, gerando conflitos que vão se refletir claramente no espaço urbano da cidade. (2010, p. 61)

6

Os cortiços, grandes casarões onde morava grande número de famílias, abrigavam cerca de 50% da população carioca no período entre 1850-70 (CAMPOS, 2004, p.53). No ano de 1866, proíbe-se a construção de novos cortiços e se instala a “ideologia da Higiene”, dando início ao processo de destruição dos cortiços. (SILVA, 2010, p.63)

Percebe-se que foram as transformações socioeconômicas aliadas ao descaso do poder público que geraram a situação conflituosa presente nas favelas do Rio de Janeiro que produzem efeitos nos demais espaços desta cidade.

De acordo com De Moraes (1981) quando o modelo de sociedade desenvolvido exclui cultural, espacial e socialmente tem-se como pagamento, das massas excluídas os atos de violência por parte daqueles que não tiveram acesso às condições de vida e aos bens produzidos e que ficaram à margem da sociedade.

O autor ainda destaca que “o sentimento de impotência que é produzido nas populações pobres acua-os de tal forma que, em certos momentos, só os atos de violência se apresentam para eles como alternativa de liberação e sobrevivência. [...] a brutalidade é a violência dos fracos”(1981, p.33). Em contrapartida a violência praticada pelos poderosos, é fria, calculista, e muitas vezes imperceptível, mas extremamente eficaz naquilo que se propõe.

Comumente vemos na mídia televisada, em especial naqueles programas que se utilizam da violência como atrativo de audiência, a defesa pelo surgimento de leis mais duras, como recurso para a redução nos índices de violência, ou seja, o temor da aplicação de uma pena mais dura inibiria os indivíduos de cometerem atos criminosos e de violência.

No entanto, de acordo com De Moraes (1981, p. 39), “Se o nativo pode viver em sua vida de comunidade com um mínimo de códigos sociais e leis” a resposta para a redução da violência não estaria na criação leis, mas na construção de um ambiente, semelhante ao destas comunidades, guardada as devidas proporções, em que o mínimo de condições de igualdade prevaleceria.

Nota-se que o recurso para a alteração deste quadro, não estaria simplesmente no emprego de leis mais duras para punir atos de violência, como muitos defendem, nem mesmo no aumento de efetivo de policiais ou de instrumentos de vigilância, conforme nos afirma Arendt (1970, p. 21), “se somente a prática da violência tornasse possível à interrupção dos processos automáticos no que diz respeito às ações humanas, os pregadores da violência teriam ganhado um ponto importante”, ou seja, sem a alteração do quadro e das estruturas sociais, econômicas, etc., não é possível alterar o quadro de violência.

Vemos surgir na atualidade alguns movimentos que defendem o uso de mais violência para combater o quadro caótico instalado em muitas cidades. A mídia tem

denominado de “bancada da bala” o grupo formado por deputados que defendem, entre outras coisas, a liberação para que a população utilize arma de fogo, que tem como um de seus expoentes o Deputado Federal pelo Rio de Janeiro, Jair Messias Bolsonaro.

Assim discursou o referido deputado, na cidade de Campina Grande-PB, segundo noticiou o Jornal da Paraíba em sua versão on-line do dia 02 de fevereiro de 2017:

“Nós confiamos na Polícia Militar, mas daremos porte de arma para todo homem de bem deste país. Nós temos que ter o povo armado para que possa defender a sua democracia e a sua liberdade,” defendeu Bolsonaro em discurso como presidenciável, no estacionamento do aeroporto, em cima de um carro. Depois ele criticou duramente as invasões do Movimento dos Trabalhadores Sem Terra. Para “os marginais do MST que para o agronegócio, vamos dar fuzil para o produtor rural porque cartão de visita para invasor é o rifle 762”, detonou o deputado. (2017, s/p)

Os defensores desta linha de pensamento acreditam que o simples fato da população possuir arma, em suas residências, em seus veículos, ou junto a si inibiria “os bandidos” de cometerem suas ações e o problema da criminalidade estaria parcialmente resolvido. Contraditoriamente, vemos ainda no discurso do deputado qual é a classe que ele está defendendo ao prometer dar fuzil, ao produtor rural para não prejudicar o agronegócio no Brasil.

Em outra frente pelo uso de mais violência, o Senado Federal aprovou o projeto de lei (PLC 152/2015) que permite o porte de arma de fogo em serviço por agentes da autoridade de trânsito da União⁷, dos estados, do Distrito Federal e dos municípios que não sejam policiais.

Entendemos que colocar uma arma na mão daqueles atuam principalmente na organização do trânsito, que em tese seria para a defesa destes, só cria condições para existência de mais violência e não para a redução desta, pois acreditamos que o aumento da violência está ligado ao intenso e desigual processo de urbanização ocorrido no Brasil após a década de 1940.

⁷ Segundo o Código de Trânsito Brasileiro (CTB-Lei 9.503/1997), “agente da autoridade de trânsito” é toda pessoa, civil ou policial militar, credenciada pela autoridade de trânsito para o exercício das atividades de fiscalização, operação, policiamento ostensivo de trânsito ou patrulhamento.

CAPÍTULO II: CONSIDERAÇÕES SOBRE A URBANIZAÇÃO BRASILEIRA A PARTIR DA DÉCADA DE 1940

2.1 - O processo da urbanização brasileira a partir da década de 1940

O processo de ocupação pelo colonizador europeu se deu a partir do litoral nordestino, e tendo em vista as principais atividades econômicas desenvolvidas em nosso território, o Brasil se tornou um país agrário-exportador, com a maior parte de sua população fixada no campo e a produção voltada para fora do país. As poucas vilas e cidades que existiam não possuíam relação entre si e as funções da cidade eram bem diferentes das de hoje. É importante neste momento destacar que anteriormente ao século XIX, o Brasil não experimentou um processo de urbanização, mas processos geradores de vilas e cidades. Deffontaines (1938) destaca alguns destes processos, como as cidades boca de sertão, os patrimônios religiosos e leigos, as aglomerações de origem militar, as cidades mineiras, e as cidades da navegação, etc.

Em decorrência das condicionantes superficialmente abordadas no parágrafo anterior a população brasileira foi se fixando predominantemente no ambiente rural. No que diz respeito aos quantitativos populacionais vivendo no campo e na cidade, a nossa população que em 1940 era de 41,2 milhões de habitantes, possuía somente 31,8%, vivendo na cidade e 68,2% no campo. (OLIVEM, 1980, p. 69, *apud* SANTOS 1993, p. 17).

A partir da década de 1940 ocorreu no país um processo que definiu o caminho para um intenso processo de urbanização em nosso território. Trata-se do processo de industrialização ocorrido no pós-guerra, fruto das transformações econômicas, políticas e sociais ocorridas no Brasil e no mundo. O conjunto destas transformações e seus reflexos, é que nos fez escolher a década de 1940 para iniciarmos a discussão sobre a urbanização brasileira.

Sobre o termo industrialização, entende-se que

não pode ser tomado, aqui, em seu sentido estrito, isto é, como criação de atividades industriais nos lugares, mas em sua mais ampla significação, como processo social complexo, que tanto inclui a formação de um mercado nacional, quanto os esforços de equipamento do território para torná-lo integrado, como a expansão do consumo em formas diversas, o que impulsiona a vida de relações (leia-se terciarização) e ativa o próprio processo de urbanização. (SANTOS, 1993, p. 23).

A industrialização de um país não se dá somente pela instalação de unidades fabris. Elencamos alguns dos fatores relacionados a este processo, que se dá com a substituição de produtos importados pelos produzidos no país, pela construção de obras infraestruturais (ferrovias, rodovias, etc.) buscando a integração territorial para a circulação da matéria prima e da produção industrial, tratando-se de um processo com base econômica bem diferente daqueles que até então vigoravam no Brasil.

As regiões brasileiras não se comunicavam e sua produção predominantemente era voltada para fora do país, salvo algumas exceções, como a produção de alimentos e a criação de gado, que davam sustentação às principais atividades econômicas, e eram voltadas ao consumo interno. Neste processo - de industrialização - o regional deu lugar ao nacional daí sua influência na integração das regiões e no processo de urbanização do país.

Entre os anos de 1940 e 1980 o país, já sob os efeitos da industrialização, experimenta dois processos. O primeiro processo se dá no considerável aumento de sua população que praticamente triplica neste período e o segundo processo é o crescimento da taxa de urbanização que partiu, de acordo com Santos (1993), de 26,25% para 68,68%, que conclui dizendo que somente a população urbana ao final deste período era igual a população total do Brasil em 1950, sendo algo que produzirá inúmeros reflexos, que aqui serão tratados posteriormente.

O aumento da população se deu pela melhoria do padrão de vida e das condições sanitárias que por sua vez interferiram para que a taxa de mortalidade fosse reduzida, somada a uma elevada taxa de natalidade. Enquanto a taxa de natalidade permaneceu na casa dos 40% a taxa de mortalidade recuou 7% nas décadas de 1950 e 1960 (SANTOS, 1993).

Outro fator relacionado à dinâmica populacional ocorrido também nos quarenta anos que se seguiram após a década de 1940, foi a redução da população agrícola e rural⁸, sendo que esta última se deu de forma mais intensa que a primeira, que foi sustentada por trabalhadores, estes segundo Silva (1989) *apud* Santos (1993) residiam nas cidades mas ainda estavam trabalhando - de forma assalariada - no campo, bem como pelos trabalhadores volantes, os chamados “boias-frias”.

⁸ Por população agrícola entende-se que é formada pelo quantitativo de pessoas envolvidas em atividades produtivas no campo, mas que necessariamente não residem nomeio rural, pois esta é a população rural, que foi a que mais sofreu com as transformações no campo e migrou para as cidades.

Na década de 1960, havia um movimento de internacionalização, e o Brasil, já sob o governo militar foi buscar na poupança externa os recursos necessários para promover a entrada no país no citado movimento. Neste contexto são criadas as superintendências com o objetivo de espalhar o desenvolvimento por todas as regiões brasileiras, diminuindo as disparidades regionais; são exemplos a SUDENE e a SUDECO, que tinham entre os principais objetivos promoverem o desenvolvimento regional através de polos de desenvolvimento⁹, ou seja, cidades-polo com potencial de influenciarem no desenvolvimento de seu entorno, e a construção de troncos rodoviários, ligando as regiões Norte e Centro-Oeste ao Sudeste.

No que diz respeito à relação existente entre urbanização e cidades polo, é que estas ao invés de espalharem o desenvolvimento, acabaram sendo destino de fluxos migratórios regionais e de centralização de serviços especializados, entre outros, cumprindo o papel inverso para qual fora criada.

É neste período, que, dada às condições anteriormente citadas, ocorre em todo o território nacional a difusão daquilo que Santos (1980) designou como o meio técnico-científico-informacional.

Em consequência, aparecem mudanças importantes, de um lado, na composição técnica do território pelos aportes maciços de investimentos em infraestruturas, e, de outro lado, na composição orgânica do território, graças à cibernética, às biotecnologias, às novas químicas, à informática e à eletrônica. Isso se dá de forma paralela à cientificação do trabalho. Este se torna cada vez mais trabalho científico e sua presença se dá em paralelo a uma informatização também crescente do território. Pode-se dizer, mesmo, que o território se informatiza mais, e mais depressa, que a economia ou que a sociedade. (SANTOS, 1993, p. 37).

A construção de estradas, de pontes, de usinas de geração de energia e de muitas outras obras de infraestrutura, o desenvolvimento de sementes pela EMBRAPA e um melhor aparelhamento no que se refere às previsões meteorológicas, são exemplos da difusão deste meio, que proporcionou novas maneiras de produzir e a inserção de novos territórios destinados à produção agrícola, antes considerados inapropriados, a título de exemplo, a área de cerrado. Santos (1993, p. 39) afirma que outro “dado importante a considerar é o desenvolvimento de novas formas econômicas: [...] há também uma grande expansão das

⁹ O conceito de polos de desenvolvimento ou crescimento foi criado por François Perroux, em 1955, que em 1961 o define “como um conjunto de unidades motrizes que criam efeitos de encadeamento sobre outros conjuntos definidos no espaço econômico e geográfico e ainda como uma unidade motriz num determinado meio.” (JESUS e SPÍNOLA, 2015, p. 6)

formas de produção não-material: da saúde, da educação, do lazer, da informação e até mesmo das esperanças”.

De acordo com Santos (1993) como consequência deste novo modelo produtivo aconteceu um maior aprofundamento da divisão territorial do trabalho. Citamos a título de exemplo, a região Sudeste, como sendo a região industrializada e o Centro-Oeste, voltado as atividades do setor primário, já com a implementação da mecanização e utilização de insumos agrícolas.

As transformações referentes a estas novas especialidades produtivas que cada região passou a ter interferiu diretamente no diferenciado processo de urbanização que atingiu além das grandes, as médias e as pequenas cidades.

2.2 - Urbanização e pequenas cidades

Conforme vão se dando as transformações no campo e na cidade, as atividades econômicas do setor primário passam a requerer um profissional com maior carga intelectual, pois, "(...) o crescimento das funções técnicas e administrativas nas empresas rurais e agroindustriais cria a demanda de empregos preenchidos tipicamente por profissionais de origem e vivência urbanas." (GRAZIANO, 1989, p. 19).

Paralelamente a estas transformações ocorre também o aumento do consumo, seja por saúde, educação, bens não duráveis, etc., que por sua vez também irão fortalecer, cada vez mais, o já em curso fenômeno da urbanização.

As cidades locais mudam de conteúdo. Antes, eram as cidades dos notáveis, hoje se transformam em cidades econômicas. A cidade dos notáveis, onde as personalidades notáveis eram o padre, o tabelião, a professora primária, o juiz, o promotor, o telegrafista, cede lugar à cidade econômica, onde são imprescindíveis o agrônomo (que antes vivia nas capitais), o veterinário, o bancário, o piloto agrícola, o especialista em adubos, o responsável pelos comércios especializados. (SANTOS, 1993, p. 50).

A transformação das cidades locais em econômicas se dá porque as relações socioeconômicas também mudam. A força de grandes indústrias situadas no campo, como às do setor sucroalcooleiro, provocam transformações e vão moldando o território, ao seja, quase tudo passa a convergir por elas e para elas. As atividades que antes moviam e eram parte da razão do existir das cidades locais, relacionadas à religião, à educação, ao nascimento, casamento ou óbito e aos pequenos comércios vão se alterando e ela passa a ser o centro das

decisões do que ocorre no campo; o local de busca por crédito ou implementos agrícolas, bem como estoques de mão-de-obra, etc.

Ainda sobre inferências a serem retiradas sobre a expansão do meio-técnico-científico, Santos (1995) propõe uma maneira diferente de pensar a divisão do Brasil, no que diz respeito aos diferentes espaços que foram e ainda estão sendo produzidos em diferentes áreas no país. Ao invés de pensarmos em regiões rurais e cidades, somos levados a refletir sobre espaços agrícolas e espaços urbanos. Nesse sentido compreendemos os espaços agrícolas, como aqueles espaços onde predominam determinadas atividades agrícolas, e que contêm cidades, mas são as atividades ocorridas no campo que regulam a vida na cidade e não o contrário.

Já os espaços urbanos, ou para um melhor entendimento, as regiões urbanas seriam os espaços que também conteriam atividades rurais, voltadas ao consumo da própria cidade, onde por sua vez, predominam as atividades do setor secundário e terciário, sendo as regiões metropolitanas um exemplo disto. “Teríamos, desse modo, no primeiro caso, áreas agrícolas contendo cidades adaptadas às suas demandas e, no segundo caso, áreas rurais adaptadas a demandas urbanas.” (SANTOS 1995, p. 63).

A cidade constitui-se de um espaço mutável e os dinâmicos e constantes processos que nela ocorrem têm sua explicação no tempo e na história, sendo preciso investigar para se compreender os motivos que levaram ao seu surgimento e os fatores que influenciariam na sua transformação, sejam eles econômicos, sociais, políticos ou de outra natureza, que segundo Sposito (s/d, p. 4) são essas determinantes “que no correr do tempo, constroem, transformam e reconstroem a cidade”.

No que se refere à definição da pequena cidade, ela é entendida como

(...) um núcleo de povoamento no qual certa parte da população está engajada em atividades ligadas à transformação e circulação de mercadorias e prestação de serviços. A parte da população engajada em atividades agrárias é maior ou menor e isto pode levar a se pensar em um “continuum” rural-urbano, sem um rígido limite entre núcleos urbanos e núcleos rurais, nestes casos podendo-se falar em habitat rural concentrado. (CORREA, 2011, p. 6).

As pequenas cidades no Brasil possuem ligação com o rural, de onde saiu parte de sua população, mas com o qual ainda mantém relações de trabalho, e também uma dinâmica própria no que diz respeito às condições de empregabilidade, uma vez que nem sempre

existem oportunidade de emprego e renda para sua população, tendo em vista o fraco dinamismo de seu comércio, ocorrendo então a inter-relação com as atividades produtivas do meio rural.

Ao falar sobre a cidade que emergiu das transformações pelas quais passou o Brasil, Santos afirma que

A cidade em si, como relação social e como materialidade, torna-se criadora de pobreza, tanto pelo modelo socioeconômico de que é o suporte como por sua estrutura física, que faz dos habitantes das periferias (e dos cortiços) pessoas ainda mais pobres. A pobreza não é apenas o fato do modelo socioeconômico vigente, mas, também, do modelo espacial. (1993, p. 10).

É neste ambiente que se materializam as desigualdades, manifestas nas formas espaciais e que são fruto das transformações econômicas, políticas e sociais pelas quais passaram o país e conduziram a alteração dos quantitativos populacionais vivendo no campo e na cidade, sendo esta última o local de destino de grande parcela da população que, principalmente em decorrência das desigualdades provocadas pelo sistema capitalista de produção e consumo, ficaram expostas a toda sorte de males de uma sociedade onde a riqueza é concentrada e toda sorte de desgraças são compartilhadas.

Devido a sua complexidade, variedade, dinâmica econômica e social, entre outros fatores, o ambiente urbano se transformou, no mundo contemporâneo, em um espaço incerto, onde considerada parcela da população convive com elementos que impedem a emancipação humana, como a pobreza e a miséria, à ausência de emprego e de geração de renda, à ausência de serviços na área da educação, da saúde, da segurança, etc., que acabam por influenciar diretamente no cotidiano e no comportamento humano, individual e/ou coletivo. (FERNANDES, 2013, p. 109).

Após a década de 1940 é intensificado no Brasil o processo de industrialização, que gerou diversas transformações sócioeconômicas e influenciou de forma determinante para acelerar o processo de urbanização das cidades.

Segundo Santos (1993, p. 10) “os estabelecimentos agrícolas que não puderam adotar as novas possibilidades técnicas, financeiras ou organizacionais tornam-se mais vulneráveis às oscilações de preço, crédito e demanda”, portanto fracassam.

Ao mesmo tempo em que ocorreu a expulsão da população rural, seja pela mecanização da agricultura ou por outros fatores gerados pelo capitalismo, essa população buscou nas cidades um local para fixar moradia em decorrência da oferta de emprego pela instalação de novas indústrias.

Discorrendo sobre a urbanização da pequena cidade Bacelar afirma que:

No período pós década de 1970, o período técnico-científico-informacional, a urbanização maciça cria dois 'Brasis', um urbano e outro agrícola e não mais aquela dicotomia observada na década de 1950 onde os dois 'Brasis' eram um urbano e outro rural (SANTOS, 1996 e 2001). O Brasil agrícola insere cidades que se articulam em um espaço de produção agrícola modernizado, que evidencia um padrão de urbanização diferencial, em que a vida nas cidades integra-se ao mundo agrícola, não apenas rural, e não totalmente ao mundo urbano. (2009, p. 6).

A região centro-oeste também é atingida por este novo modelo produtivo, até porque, na década de 1970, esta região se constituía da fronteira agrícola, pelo esgotamento das áreas destinadas a este fim nas regiões sul e sudeste.

Diante deste quadro urbano que se formou após o processo de industrialização, surgem neste ambiente, inúmeros problemas, sobre os quais Souza (2005, p. 81) nos faz o seguinte questionamento: “[...] existem problemas especificamente urbanos, ou apenas problemas sociais gerais na cidade?” Este autor toma como exemplo a violência, que no decorrer do tempo se manifestou tanto no campo quanto na cidade, na forma de latrocínios, homicídios, guerras, etc.

Há, porém, alguns tipos de manifestação de criminalidade violenta, ou de violência em geral, que estão intimamente conectados às peculiaridades do espaço urbano (formas espaciais, modos de vida e estratégias de sobrevivência): a violência no trânsito, os quebra-quebra de protesto em estações ferroviárias ou de ônibus; os conflitos entre quadrilhas rivais de traficantes de drogas, os choques entre gangues de rua ou bairros diferentes. (SOUZA, 2005, p. 82).

Fica evidente que existem problemas que são típicos do espaço urbano, que nasceram e se avolumaram no decorrer do processo histórico de formação deste espaço. Um dos problemas acima mencionados, a violência no trânsito, decorre do aumento dos veículos automotores, e que possui desdobramentos como a poluição sonora e do ar, o surgimento de doenças relacionadas a esta poluição e os congestionamentos notados nas grandes cidades.

Outros problemas de ordem socioambiental que podem aqui ser elencados, como: a poluição do solo, da água e do ar produzidas pelo acúmulo de residências e indústrias, a falta ou insuficiência de redes de água e esgoto, que somados a outras condições são geradores de doenças; a segregação residencial, que produzem as favelas e as periferias pobres, e ocasionam a ocupação de áreas públicas e privadas, classificadas como áreas de preservação

ou não, etc., estando esta última, de acordo com Souza (2005, p. 82), relacionada a algumas tragédias sociais causadas por enchentes ou desmoronamentos e deslizamentos de encostas.

Os problemas urbanos de ordem estrutural que se arrastam com o decorrer do tempo e se agravam por não receberem soluções definitivas, mas apenas ações mitigadoras por parte do Estado vão provocando tensões neste ambiente.

De acordo com Souza (2005, p. 89), “As tensões se vão avolumando à medida que os problemas sociais de base, alimentadores de problemas urbanos como a pobreza e a segregação, e influenciadores, por tabela, das estratégias ilegais de sobrevivência, não são resolvidos, ou mesmo se agravam.”

As pequenas cidades também apresentam problemas como o desemprego, pelo fraco desempenho de suas atividades econômicas, a criminalidade, a ausência de obras de urbanização, o pequeno efetivo de força policial que não atende suas demandas, serviços de saúde e educação ineficientes e condições de moradia inadequadas, consequências deste processo de urbanização acelerado pelo qual passou o Brasil após os anos de 1970.

2.3 - O processo de ocupação do território de Mato Grosso do Sul a partir do século XVIII

O território estado de Mato Grosso do Sul¹⁰, a despeito dos povos indígenas que aqui habitavam, já foi considerado um vazio demográfico, e apenas um território de passagem àqueles que exploravam ouro em Cuiabá-MT, e segundo Gomes (2014) até o século XVIII, com exceção de poucas localidades que se formaram pela presença de Fortes militares, era mínima a “ocupação” desta parcela do território brasileiro, sendo a pecuária extensiva, a principal atividade econômica aqui desenvolvida.

¹⁰ O estado de Mato Grosso do Sul foi criado através do Decreto-Lei nº 31, de 11 de outubro de 1977, com o desmembramento da porção sul de Mato Grosso. Como justificativa para desmembrar o novo estado, foi argumentado pelo governo do Presidente Ernesto Geisel que a grande extensão da área do antigo estado tornava-o difícil de administrar, além de apresentar verdadeiros ambientes naturais diferenciados e potencialidade de desenvolvimento econômico. Após ter pertencido no período Imperial à Província de Mato Grosso e na República ao Estado de Mato Grosso, finalmente foi elevado à categoria de estado em 1º de janeiro de 1979, tendo como seu primeiro governador empossado Harry Amorim Costa.

No decorrer do processo de ocupação da então Província de Mato Grosso, o conflito conhecido como Guerra do Paraguai¹¹ teve forte influência no modo como foi pensada e executada pelo Governo brasileiro a política para garantir a ocupação e posse desta porção oeste do Brasil. Como parte das estratégias estava o desenvolvimento de novas atividades econômicas, a atração de migrantes de outras regiões do Brasil e a construção da ferrovia Noroeste do Brasil¹², esta última segundo Queiroz (1997) *apud* Santos (2016) tinha como objetivo principal o enfraquecimento da via platina¹³ e aproximar o antigo Mato Grosso a região Sudeste do país.

Após a Guerra do Paraguai, Tomaz Laranjeira, que segundo Silva (s/d) era compadre de Generoso Ponce, Senador do Império, ao participar da demarcação da fronteira do Brasil com o Paraguai, descobre os ervais nativos (Figura 1) e requer junto ao Governo Imperial, concessão para explorá-los, de sociedade com Francisco Mendes. Seu pedido de concessão foi aceito porque para Ponce “Este projeto podia trazer colonos e povoar racionalmente a área dos ervais, ou seja, dividir os campos em lotes ou módulos de 450 hectares, que deveriam ser levados à hasta pública para arrendamento.” (SILVA, s/d, p. 27).

A exploração dos ervais, de acordo com Abreu (2001) se deu por todo o extremo sul de Mato Grosso do Sul, utilizando a mão de obra de trabalhadores brasileiros e paraguaios, tendo um papel de destacada importância na formação deste estado e no início do processo de consolidação da posse desta porção do território nacional.

As atividades desta Companhia contribuíram para que a região não fosse ocupada nos moldes que imaginava Ponce, pois esta agiu para bloquear a vinda de migrantes e “desenvolveu à época a estratégia de “espaços vazios”, ou seja, de impedimento de ocupação das terras sob seu domínio por pequenos proprietários ou posseiros” (OLIVEIRA, 2012, p. 2), na porção sul da Antiga Província de Mato Grosso.

Além de deter a concessão de exploração de vastas áreas, se utilizava de violência para impedir a vinda e permanência de colonos, especialmente do Rio Grande do Sul, que

¹¹ Foi um conflito bélico ocorrido no período de 1864 a 1867, também conhecido como Guerra da Tríplice Aliança, guerra esta que uniu os exércitos do Brasil, Argentina e Uruguai, contra o Paraguai, e que teve na cidade de Bela Vista-MS, a ocorrência de um dos combates, denominado historicamente como Batalha de Nhandipá, quando as tropas brasileiras recuavam do território paraguaio no evento denominado Retirada da Laguna.

¹² Construída durante as primeiras décadas do século 20, a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil interligou Bauru (SP) a Corffumbá, um importante entreposto comercial por estar margeado pelo rio Paraguai, principal via de escoamento da produção para os países platinos.

¹³ A via platina era uma importante rota de navegação, que no caso do Brasil se utilizava dela para através do Rio Paraná chegar ao Rio Paraguai e por meio deste abastecer a Província de Mato Grosso

também podiam explorar os ervais, nas terras devolutas da União, porém ao ver da Companhia tinham o potencial de serem seus concorrentes neste negócio.

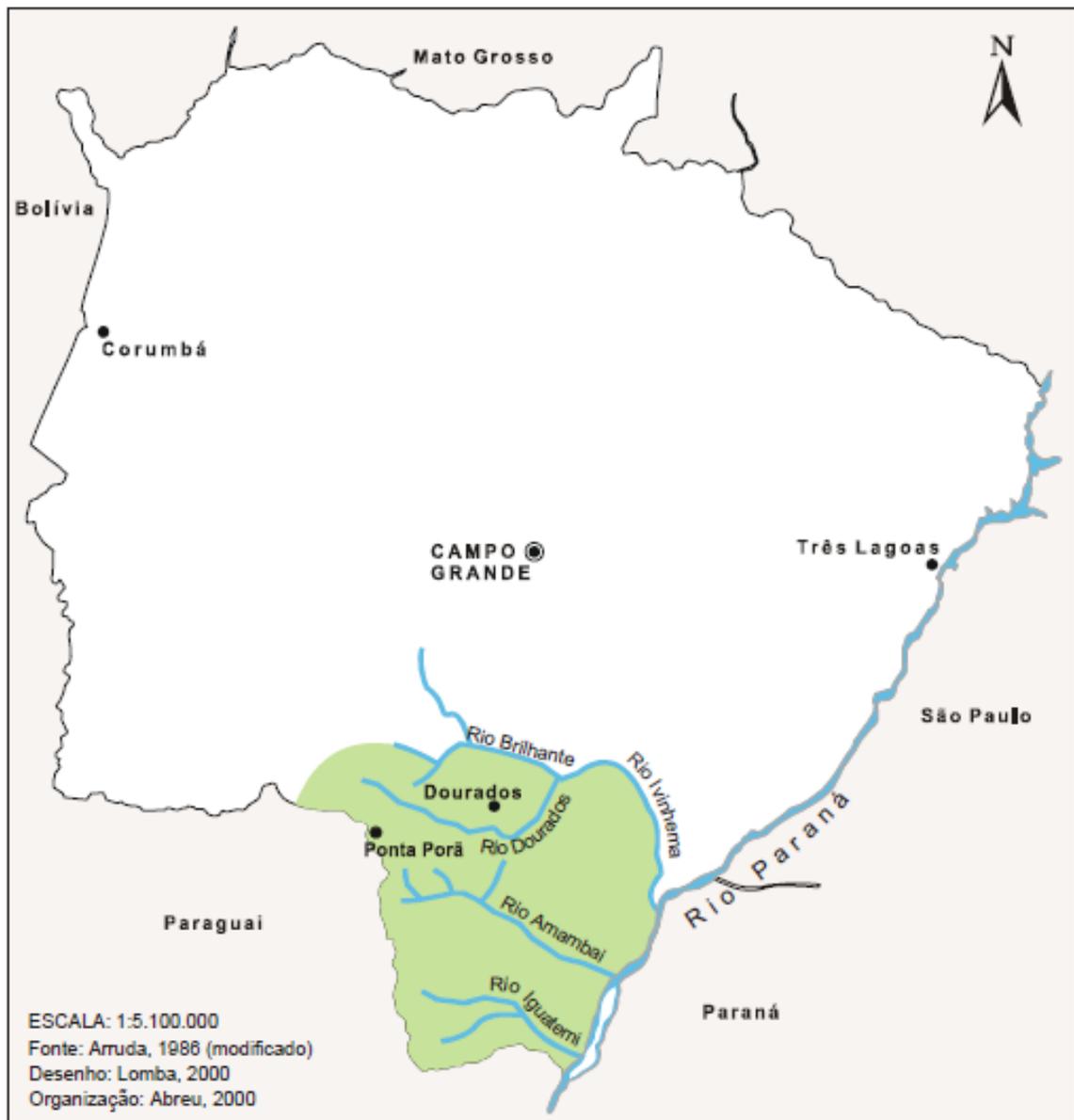


Figura 1. Mato Grosso do Sul: Área arrendada pela Cia Matte Laranjeira.
Fonte: Abreu, 2000.

A atuação desta Companhia, no Brasil e no Paraguai, era voltada para a exportação e fez surgir vilas e cidades, como Porto Murtinho, local do embarque da erva que era explorada nas fazendas Margarida, situada no atual município de Bela Vista-MS, Cabeceira do Apa, e de outras e antigas fazendas, com destino a Argentina, contribuindo para a configuração territorial desta parcela do território brasileiro.

Os roteiros, antigos ou novos, no escoamento da erva-mate, trouxeram alterações no aparecimento de núcleos populacionais e dos assentamentos

humanos na região. Fomentaram o aparecimento de novos centros, bem como proporcionaram o desenvolvimento de outros, como Ponta-Porã, Campanário, Dourados, Maracaju, Entre-Rios, além de aldeias do tipo de portos lenheiros, entre as quais merece referência especial Porto Felicidade, sobre o Amambai. (SILVA, s/d, p. 30).

Apesar da contribuição para a consolidação da posse do território¹⁴, e para o surgimento de núcleos populacionais que se tornaram cidades, os desdobramentos socioeconômicos são negativos, pois se tratava de uma empresa capitalista, concentradora de riqueza, de terras e de poder político e que segundo Oliveira

impedia que os trabalhadores dos ervais se tornassem produtores independentes, garantindo assim seu monopólio na região. [...] A manutenção da política de “espaços vazios” tornou-se uma estratégia vital para a Companhia, facilitando o controle e a vigilância sobre os ervais e as formas de trabalho, baseadas na escravidão por dívida. (2012, p. 3).

A atividade ervateira entrou em decadência na década de 1930, e também nesta década tem início outro fator responsável pela ocupação de nosso território, foi a chamada “Marcha para Oeste” que segundo Gomes (2014) tratava-se de uma política de integração nacional, que tinha por objetivo ocupar a região oeste do Brasil para explorá-la economicamente bem como promover a ocupação desta parcela do território visando a manutenção das fronteiras já fixadas.

Segundo Abreu (2001) como desdobramento da “Marcha para Oeste” foi criada, no ano de 1948, na região de Dourados-MS e municípios adjacentes, a Colônia Agrícola Nacional de Dourados (Figura 2), que atraiu migrantes de outras regiões do país, os quais vieram com o objetivo de produzir arroz, algodão, amendoim, entre outros.

Não podemos deixar de citar o fato de que parte da área de 200.000 hectares que foi loteada à CAND pelo Governo Vargas, era por direito dos índios Kaoiwá, conforme foi reconhecido por decisão da justiça ocorrida no ano de 1996 (ABREU, 2014), fato este não levado em conta por aquele Governo ao realizar a divisão de distribuição dos lotes.

Outra contradição apresentada pela CAND¹⁵ é que “esse projeto de colonização preconizado como um “projeto social”, se atraiu o pequeno agricultor, não proporcionou

¹⁴ O território tem na sua etimologia a origem do Latim (*territorium*), derivada do vocábulo “terra”, significando uma parcela de terra apropriada politicamente, ou seja uma área física, superfície, ou simplesmente um espaço de governabilidade. (SILVA, 2015, p 2).

¹⁵ Uma questão importante relacionada a CAND, é que ela foi a responsável pelo surgimento da região com maior concentração de cidades no estado de Mato Grosso do Sul. Numa linha de menos de 100 km à partir de

condições para que ele permanecesse na terra, expulsando-o, da mesma forma” (ABREU, 2014, p. 60), ocasionando a concentração de terras na área da CAND nas décadas seguintes.

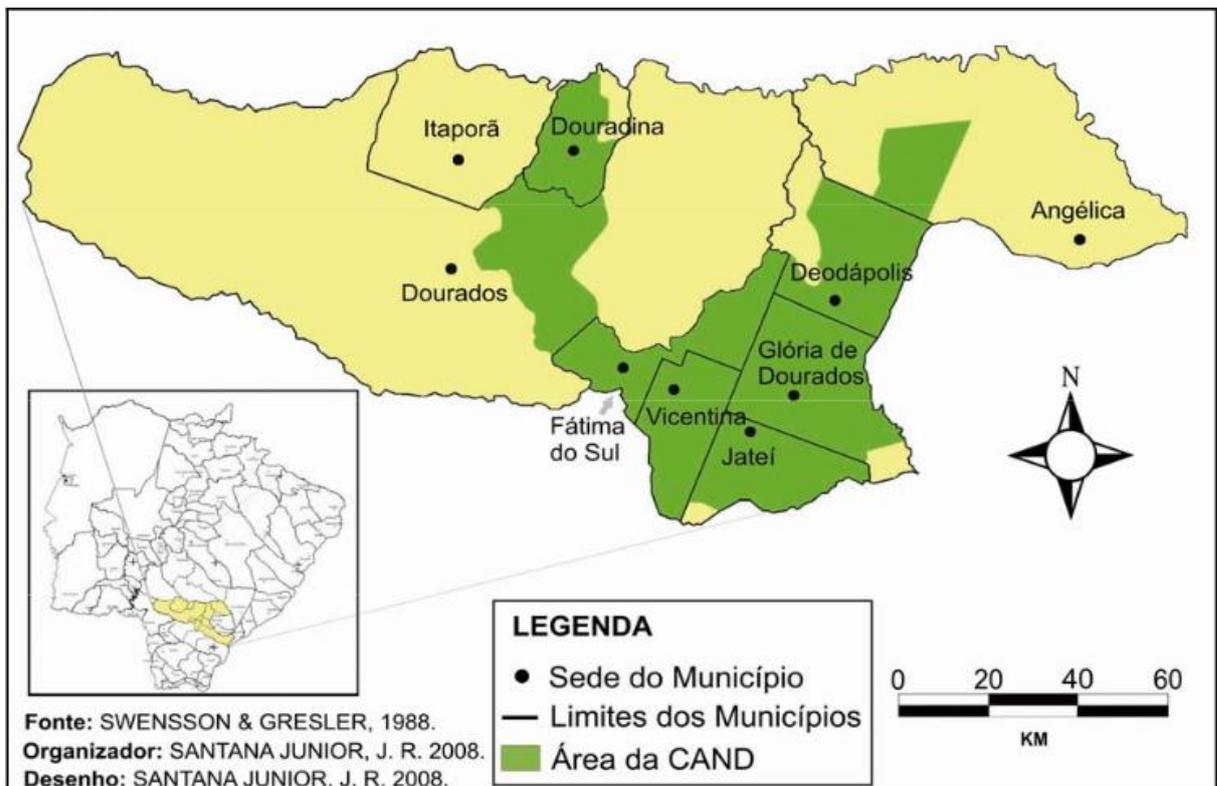


Figura 2. Área da Colônia Nacional Agrícola de Dourados.

Fonte: JÚNIOR, 2009.

Ainda como resultado da preocupação pela ocupação e controle das regiões fronteiriças decorrentes da Guerra do Paraguai, foi criado, no ano de 1943 o Território Federal de Ponta Porã (Figura 3), “[...] a criação dos Territórios Federais iria garantir tanto o povoamento de áreas desabitadas, quanto o controle do Estado brasileiro de suas áreas fronteiriças, um dilema recorrente desde o século XVIII” (SILVA, 2016, p. 5).

A área deste Território Federal compreendia a região onde atualmente se situam diversos municípios dentre os quais destacamos Ponta Porã, Dourados, Miranda e Bela Vista.

Dourados-MS em direção ao Leste, surgiram os municípios de Fátima do Sul, Vicentina, Glória de Dourados, Jateí e Deodápolis, e vários distritos e vilas como Vila São Pedro, Indápolis, Lagoa Bonita, Guassulândia, Guaçú, Nova Esperança, Presidente Castelo, Porto Vilma, Vila União, dentre muitos outros.



Figura 3. Território Federal de Ponta Porã.

Fonte: Santos, 2016.

Nas décadas de 1950 e 1960, “o sul do ainda Mato Grosso é atingido por outra frente de cunho pioneira [...] marcada pela chegada [...] de grandes proprietários de terra, reforçando a estrutura fundiária sul-mato-grossense, por meio da implantação de latifúndios monocultores” (GOMES, 2014, p. 10). Este novo modelo produtivo afetou os pequenos produtores da CAND, ao mesmo tempo em que contribuiu para o processo de urbanização em Mato Grosso do Sul. É neste período que tem início, neste estado, o processo de industrialização do campo, já em curso em outras partes do Brasil.

O processo de industrialização do campo possui elevado grau de complexidade, pois envolve “A integração técnica intersetorial de três elementos considerados básicos: a indústria produtora de máquinas, equipamentos e insumos para a agricultura” (OLIVEIRA, 2009, p.

59), constituindo-se da chamada agricultura modernizada, que alterou a forma de cultivo e as relações de produção e trabalho, bem como de posse das terras.

A modernização e industrialização da agricultura brasileira, além de provocar a formação de um proletariado no campo restringiram “a possibilidade de reprodução de formas independentes da pequena produção ou de formas em que o trabalhador mantém o controle do processo de trabalho”. (KAGEYAMA, 1987, p.14 *apud* OLIVEIRA, 2009, p. 61).

Os impactos provenientes da industrialização do campo promoveram alterações, uma vez que o pequeno produtor não teve condições de competir neste novo cenário que foi se estabelecendo sendo expropriado de suas terras e passando a ser cooptado para trabalhar, de acordo com Oliveira (2009) como mão de obra assalariada no meio rural ou como trabalhador volante, os chamados boias-frias, em cultivos como o da laranja, e da cana-de-açúcar, na substituição do que era tradicional e, portanto “atrasado” pelo moderno e progressista.

“A expulsão dos camponeses [...] e trabalhadores da terra [...], que praticavam a agropecuária e agricultura camponesas, se efetivou quando foram obrigados a ceder o direito de usufruto da terra àqueles que possuíam capital financeiro e experiência acumulada, portadores do progresso e do desenvolvimento, ou seja, o agronegócio. (MENDONÇA; MESQUITA, 2008, p. 09 *apud* OLIVEIRA, 2009, p. 62).

Na verdade o que se pode observar é que por traz do discurso de modernidade e de aumento da produtividade, está oculto que, aquilo que ativa este processo é o movimento do capital “na busca incessante pela produção do valor” (OLIVEIRA, 2009, p. 62).

Entre os resultados da mecanização do campo para a população, está a manutenção das desigualdades, com concentração da riqueza através da exploração da força de trabalho ou da substituição desta por máquinas, o êxodo rural, a migração para outras regiões a procura de trabalho, a alteração de local de moradia, que normalmente passam a ser nas periferias das cidades ou nos conjuntos habitacionais destinados a pessoas de baixa renda.

No que se refere à mudança do local de moradia, outra situação a ser observada é que muitos ainda continuam envolvidos em atividades no campo, a exemplo do que acontece no setor canavieiro, ficando submetidos ao vai-e-vem cotidiano, dispendendo vários horas neste trajeto, influenciando negativamente na qualidade de vida e nas relações sociais, familiares, etc.

No final dos anos 1960, já sob o Governo Militar, a região Centro-Oeste e o estado de Mato Grosso do Sul, são alvo das ações da então criada SUDECO¹⁶, no que diz respeito à implementação de eixos rodoviários de integração com a região Sudeste. Estas ações permitiram ao grande capital aqui se instalar e fortaleceram o já em curso processo de êxodo rural. “Isso é demonstrado quando o índice de urbanização de Mato Grosso do Sul aumentou de 45% em 1970 para 67% em 1980, atingindo 80% em 1991” (ALMEIDA, 2005, p. 91).

Como resultado das principais atividades que foram desenvolvidas no território de Mato Grosso do Sul – extração da erva mate, pecuária extensiva, e agricultura - das ações governamentais, que planejaram esta região para ser o “celeiro do Brasil” e das ações do grande capital que aqui se instalou através dos CAIs¹⁷ ocupando vastas extensões de terras, o MS possui apenas 79 municípios, uma população estimada (em 2016) de mais de 2.600.000, com cerca de 85% vivendo no ambiente urbano.

Outro fator a ser destacado no que se refere a urbanização, é que somente 5% das cidades possuem mais de 100 mil habitantes, ou seja, além de concentrada no ambiente urbano, sua população também está concentrada em apenas quatro cidades, a saber, Campo Grande, Dourados, Três Lagoas e Corumbá. (PERFIL ESTATÍSTICO DE MATO GROSSO DO SUL, 2016).

Acreditamos que o conjunto das situações que concentraram a população do Estado de Mato Grosso do Sul nos ambientes urbanos, e principalmente em suas quatro maiores cidades são responsáveis pelo aumento da criminalidade, uma vez que o Governo, em seus níveis Federal, Estadual e Municipal não criou as condições para que a população fosse inserida no novo cenário econômico que se desenhou.

¹⁶ Esta Superintendência, junto com as demais criadas pelo Governo Federal tinha por objetivo principal corrigir as disparidades regionais existentes no Brasil e integrar economicamente as regiões Norte e Centro-Oeste ao Sudeste.

¹⁷ “Entenda-se por Complexo Agroindustrial o conjunto de relações entre indústria e agricultura na fase em que esta mantém intensas conexões para trás, com a indústria para a agricultura e para frente, com as agroindústrias e outras unidades de intermediação que exercem impactos na dinâmica agrária. O Complexo Agroindustrial é uma forma de unificação das relações entre os grandes departamentos econômicos com os ciclos e as esferas de produção, distribuição e consumo, relações estas associadas às atividades agrárias” (MÜLLER, 1989, p.41 *apud* FAJARDO, 2008, p. 32).

2.4 Considerações sobre o município de Bela Vista-MS

A histórica cidade de Bela Vista-MS, uma das mais antigas do Mato Grosso do Sul foi elevada a categoria de município pela Lei nº 502, de 3 de outubro de 1908, porém a tentativa de ocupação da área onde hoje se encontra a parte urbana, é segundo Leite (2007), bem mais antiga, datando de 1801, e foi implementada pelo Capitão espanhol Juan Caballero e seus soldados, que foram expulsos em janeiro de 1802, pelo contingente militar brasileiro que se encontrava em Miranda.

Em meados dos anos 1800 outras famílias tentaram se estabelecer na região, mas foi somente após o término da Guerra do Paraguai, no ano de 1870, que isto ocorreu, quando correntes migratórias, em especial do Estado do Rio Grande do Sul, alteraram significativamente o quantitativo de pessoas vivendo nesta parcela do nosso território, fato este comprovado pela elevação de vila a categoria de Comarca, no ano de 1911, pelo Decreto nº 277, de 16 de março de 1911.

O município de Bela Vista-MS (Figura 4), não foge à regra daquilo que Santos (2009) identifica como um padrão de urbanização diferenciado, uma vez a maior parte de sua população reside na cidade, mas o forte de sua economia é a pecuária, estando parte de seus moradores envolvidos com estas atividades, sejam como peões, veterinários, técnicos em inseminação artificial ou nos comércios (veterinárias, escritórios de compra e venda de gado, etc.), ou seja, atividades relacionadas à produção agrícola.

Atualmente, começa a haver neste município, um desenvolvimento maior relacionado à agricultura, e já se faz presente uma revenda de implementos agrícolas, reforçando esta integração do mundo agrícola ao mundo urbano.

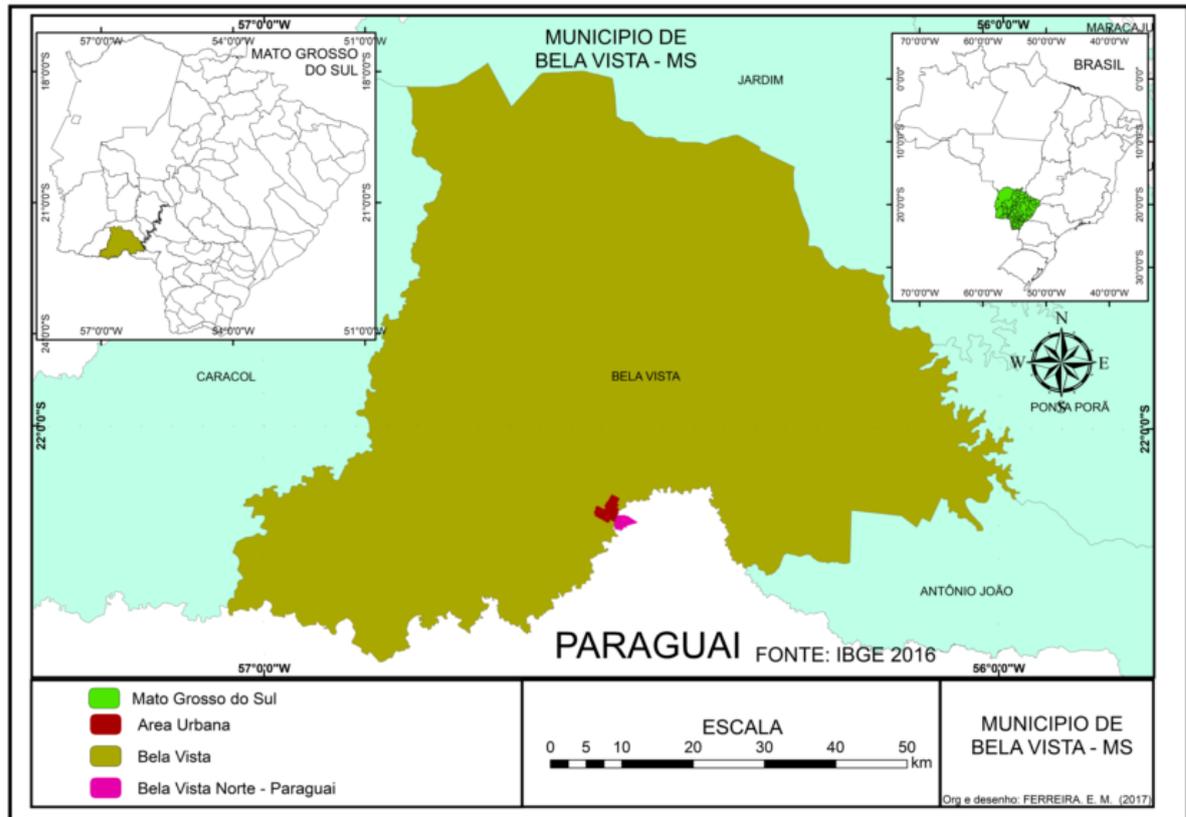


Figura 4. Localização de Bela Vista no estado de Mato Grosso do Sul.
Org: Ferreira, 2017.

Pode-se afirmar que o processo de industrialização afetou de forma diferenciada a pequena cidade, como se enquadra a cidade de Bela Vista-MS, uma vez que agora esta cidade está inserida num espaço onde ocorreu a modernização das técnicas produtivas e a relação com o campo se dá sob outras bases, e ele requer produtos e mão de obra especializados.

Destacamos a condição de cidade fronteira de Bela Vista-MS, que há mais de 150 anos tem estabelecido fortes vínculos culturais e econômicos com a cidade de Bella Vista Norte, no Paraguai. Não se pode olhar para uma destas cidades sem levar em conta as relações estabelecidas entre cidadãos brasileiros e paraguaios no tempo e no espaço.

CAPÍTULO III: ANÁLISE DOS ROUBOS E FURTOS DE MOTOCICLETAS NA CIDADE DE BELA VISTA/MS – FRONTEIRA BRASIL-PARAGUAI

3.1 Considerações sobre as cidades fronteiriças

A fronteira pode ser vista como uma linha demarcatória entre dois países, normalmente percebida, pelo senso comum, como um lugar perigoso e violento, um lugar favorável às práticas ilícitas como o contrabando de mercadorias, o tráfico de drogas, etc. Apesar da ocorrência daquilo anteriormente citado, sabemos que não são estas características que definem a fronteira, até porque neste contexto não se faz menção aos aspectos históricos, sociais, culturais.

De acordo com Oliveira (2015, p. 235) fronteiras não podem ser vistas “como linhas coloridas ou pontilhadas postas sobre a fria cartografia sem múltiplas escalas, insípidas e a-histórica”, mas como “um elemento chave de diferenciação, comunhão e comunicação, interpondo-se entre a ordem e a desordem, entre o formal e o funcional, abraçando, nem sempre com equilíbrio, as regras e os ritos socioculturais conexos e desconexos.”.

Dotado de particularidades e especificidades no espaço fronteiriço ocorre o encontro de diferentes culturas, que acabam se fundindo, bem como de relações econômicas formais e informais e fluxos de pessoas, veículos e mercadorias, facilitados pela construção de vias de acesso, ou limitados pela construção de barreiras (muros ou equipamentos de vigilância), conforme o interesse de um ou de ambos Estados-nação onde os limites territoriais se encontram.

Como parte do espaço fronteiriço, temos as cidades fronteiriças, com diversos níveis de integração, que apesar de sofrerem influências externas guardarão aspectos que são próprios deste espaço. Conforme Oliveira (2015, p. 239) “a mobilidade e o crescimento populacional nas franjas fronteiriças transformam as fronteiras em um exponencial assunto urbano e produz uma nova realidade para as relações transfronteiriças.”.

Apesar das amarrações legais a população fronteiriça circulará neste espaço, seja para consumir mercadorias “do lado de lá” ou para trabalhar e estudar “do lado de cá”, promovendo aquilo que Oliveira (2015) entende como uma ebulição de inter-relações que se complementam tendo como moldura “uma permissividade congênita nas fronteiras”, que por sua vez são brechas utilizadas para pessoas ou grupos promoverem ações ilegais, como o narcotráfico, o contrabando, a lavagem de dinheiro, etc., ainda que estas práticas não sejam exclusivas das cidades fronteiriças.

Num esforço teórico-metodológico para compreender as especificidades das cidades fronteiriças brasileiras temos o conceito de cidades-gêmeas (Figura 5) que

[...] são pares de centros urbanos, frente a frente em um limite internacional, conurbados ou não, que apresentam diferentes níveis de interação: fronteira seca ou fluvial, diferentes atividades econômicas no entorno, variável grau de atração para migrantes e distintos processos históricos. (DORFMAN e ROSES, 2005, apud SILVA e OLIVEIRA, 2008, p. 1).

Dos mais de 15.000 km que perfazem a fronteira do Brasil com outros países da América do Sul, inúmeras cidades estão enquadradas dentro deste conceito, onde obras e atividades desenvolvidas pelos homens, além de povos e culturas se encontram e se misturam numa relação de que ora é de complementariedade ou de conflito, mas que, sobretudo oferece inúmeras possibilidades de maior integração para alavancar seu desenvolvimento. Não podemos deixar de mencionar que dadas as porosidades da fronteira e da interação existente entre as cidades-gêmeas, elas possibilitam a prática de atividades ilegais, por pessoas ou grupos que se aproveitam das especificidades que este ambiente oferece para cometerem atos lesivos às pessoas ou aos Estados-nação.

Juntamente com outras seis cidades¹⁸ do Mato Grosso do Sul, Bela Vista também é classificada como uma cidade-gêmea juntamente com Bella Vista Norte-PY, pela Portaria n. 125 de 21 de março de 2014, do Ministério da Integração Nacional, que assim as define:

Art. 1º: Serão consideradas cidades-gêmeas os municípios cortados pela linha de fronteira, seja essa seca ou fluvial, articulada ou não por obra de infraestrutura, que apresentem grande potencial de integração econômica e cultural, podendo ou não apresentar uma conurbação ou semiconurbação com uma localidade do país vizinho, assim como manifestações “condensadas” dos problemas característicos da fronteira, que aí adquirem maior densidade, com efeitos diretos sobre o desenvolvimento regional e a cidadania. (Ministério da Integração Regional, 2014).

O centenário e histórico município de Bela Vista situado junto ao limite internacional com o Paraguai, possui uma população que ultrapassa os 24.000 habitantes (IBGE, 2010), sendo, portanto classificada com cidade pequena¹⁹ pelo IBGE, com grandes áreas destinadas a pecuária no seu entorno e que foi palco da Guerra da Tríplice Aliança, estando separada pelo Rio Apa, de Bella Vista Norte-PY, que por sua vez possui um quantitativo populacional

¹⁸ No Mato Grosso do Sul há seis cidades-gêmeas descritas da direção Norte para o Sul: Corumbá- Porto Suarez; Porto Murtinho - Puerto Palma Chica; Bela Vista - Bella Vista; Ponta Porã - Pero Juan Caballero, Coronel Sapucaia- Capitan Bado; Paranhos - Y'peju.

¹⁹ O IBGE leva em conta o número de habitantes para definir uma cidade como pequena, média, ou grande. Até 50.000 habitantes uma cidade é considerada pequena.

próximo a 16.000 pessoas (DGEEC, 2016²⁰). Em condição de conurbação propiciada por uma ponte construída sobre o Rio Apa, o somatório das populações destas duas cidades é de aproximadamente 40.000 habitantes, o que se fosse visto como um só município, o classificaria junto aos 13% mais populosos do Mato Grosso do Sul.

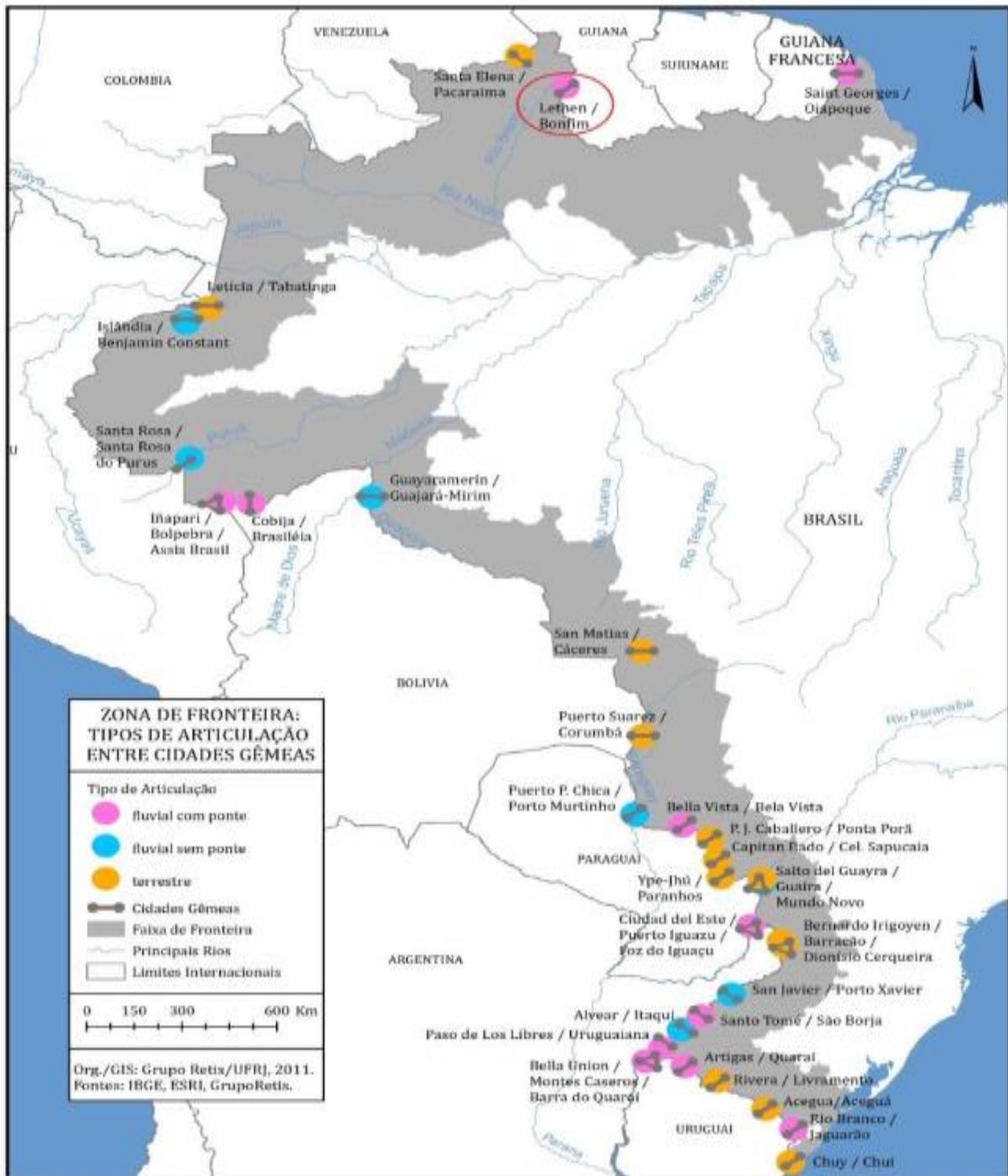


Figura 5. Faixa de fronteira e cidades gêmeas.

Fonte: Anjos, 2014.

²⁰ Os dados levantados pelo DGEEC-PY, referentes ao senso de 2016, foram conseguidos junto a Prefeitura Municipal de Bela Vista Norte-PY.

Segundo Leite (2007), no final do século XIX, no princípio da ocupação da área onde hoje se situa o município de Bela Vista, havia uma maior procura de recursos, por parte dos brasileiros, no país vizinho, mais especificamente na cidade de Conceição-PY, que era o local mais desenvolvido nesta região, onde era possível adquirir produtos e conseguir atendimento médico.

Hoje, os fluxos de brasileiros e paraguaios nesta porção do espaço fronteiriço se dão de ambas as partes pelo aumento populacional na região e pelos mais diversos interesses existentes na relação de complementariedade entre Bela Vista-BR e Bella Vista Norte-PY.

Como assevera Oliveira (2005, p. 377) “Na região de fronteira há complementaridades de toda ordem, todos sabemos, o que as transforma em subsistemas abertos pouco condicionados às amarras das burocracias estatais.”

A interação existente entre o Brasil e o Paraguai no que se refere a estas duas cidades, como anteriormente citado, vem de longa data. A articulação governamental no sentido de integrar ainda mais este dois centros urbanos se deu no ano de 1971, com a construção da Ponte Internacional. Segundo Leite

A travessia do rio por meios de canoas e, mais tarde, de balsa, não satisfaziam os interesses de ambos os povos. As carretas, e mais tarde, outros veículos conseguiam realizar a travessia, mas na época das cheias o remédio era esperar. O sonho era a ponte internacional, mensageira da esperança no futuro e porta voz do progresso que se avizinhava. Esta veio atender a reclamação de ambos os povos. (2007, p. 158).

A construção da ponte ligando as duas cidades intensificou o fluxo já existente, e estreitou ainda mais as relações entre as populações deste conjunto urbano (Figura 6), possibilitando entre outras coisas, o fortalecimento do comércio no lado paraguaio e a vinda de pessoas daquele país interessadas em serviços médicos e de educação oferecidos no Brasil.

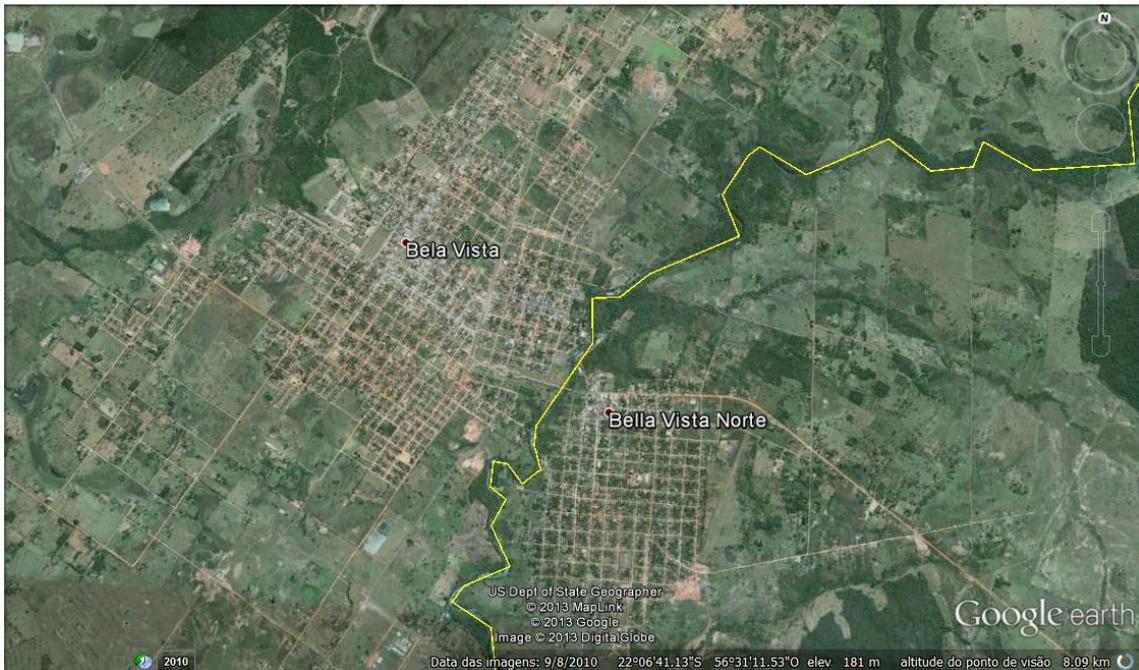


Figura 6. Conjunto urbano formado por Bela Vista-BR e Bella Vista Norte-PY.
Fonte: Google Earth.

Segundo Oliveira

Esta urbanidade, em ambos os lados, tem atraído brasileiros a morarem em território paraguaio, aproveitando os preços mais acessíveis do terreno, do aluguel, dos impostos urbanos e da energia elétrica. Ali também há uma “feira de produtores” que incorpora produtos e vendedores do Paraguai; a mão-de-obra paraguaia é muito utilizada, tanto no setor urbano quanto no rural; os brasileiros consomem variados produtos de reexportação; a Educação e a Saúde são oferecidas, majoritariamente, no lado brasileiro (42% dos alunos nas escolas são de origem paraguaia). (2005, p. 400).

Esta convivência fraterna, com benefícios para os dois lados, também é expressa na intensidade do trânsito, no trecho de ligação entre as duas cidades, principalmente no início da manhã, ao meio dia e ao final da tarde, após as 16h 30min (Figuras 7 e 8). Neste trecho é possível observar pessoas circulando a pé, de bicicleta e também a bordo de veículos (Figuras 7 e 8).



Figura 7. Trânsito nas proximidades do Prédio da Receita Federal, às 09h 30min.
Fonte: TAGLIAFERRO, C. A. Pesquisa de campo, 2017.



Figura 8. Trânsito do trecho próximo a Ponte Internacional, vista do sentido BR-PY, às 17h 20min.

Fonte: TAGLIAFERRO, C. A. Pesquisa de campo, 2017.

Através de nossa pesquisa de campo foi possível observar o uso intensivo de motocicletas, tanto por cidadãos brasileiros como paraguaios, como meio de transporte utilizado para trafegar dentro e entre as cidades de Bela Vista-BR e Bella Vista Norte-PY.

3.2 O caso das motocicletas paraguaias

Atualmente, como ocorre na maioria das cidades brasileiras, no trânsito da cidade de Bela Vista-BR, existe uma considerável quantidade de motocicletas, em nosso caso em sua maioria de fabricação estrangeira.

Quando em trabalho de campo, nas proximidades da Ponte Internacional, e na área central de ambas as cidades, observando os modelos e as placas dos veículos que por ali circulavam, percebemos que a maior parte era constituída de “motocicletas paraguaias.” O mesmo pôde-se comprovar quando realizamos nossa pesquisa observando as motocicletas estacionadas em diversos estabelecimentos comerciais de Bela Vista-BR.

A proporção entre as motos brasileiras e paraguaias notadas nestes locais foi de cerca de 5 por 1 a favor das “motocicletas paraguaias”.

O que desejamos tratar, neste momento, são as motocicletas (Figura 9) produzidas em países como a China e a Coreia do Sul, que são comercializadas em Bella Vista Norte, no Paraguai, pertencentes a cidadãos do Brasil e do Paraguai, também residentes nestes países.

Estas motocicletas, além de possuírem preços em média bem acessíveis, em tese, o cidadão brasileiro que as adquire se exime dos gastos anuais com o seguro obrigatório (DPVAT) e o Imposto sobre a propriedade de veículos automotores (IPVA) o que não ocorre com os proprietários de veículos no Brasil, apesar de ser obrigatório naquele país o licenciamento anual ao custo de Gr\$ 100.000,00 (cem mil guaranis²¹), que pode variar, dependendo das cilindradas da motocicleta, até Gr\$ 180.000,00 (cento e oitenta mil guaranis), conforme apuramos junto ao departamento de trânsito da Prefeitura Municipal de Bella Vista Norte-PY.

Elencamos como problemas da utilização destas motocicletas o fato de que seus proprietários utilizam a malha viária da cidade de Bela Vista-MS, sem contribuir para tal e quando ocorre um acidente, as despesas recaem sobre o sistema de saúde público do Brasil, e se houver danos às vítimas de acidentes envolvendo estas motocicletas, elas não receberão os benefícios do DPVAT.

²¹ Dependendo da cotação cambio do guarani frente ao real o valor para licenciar anualmente estas motocicletas gira em torno de R\$ 20,00 a R\$ 30,00.

Ao realizarmos uma consulta de preço na empresa Inverfin (Figura 9), situada no município de Bella Vista Norte-PY, que comercializa motocicletas da Marca Taiga, produzidas na China, a partir de 90 cc e de vários modelos, tomamos conhecimento de que é possível realizar a aquisição destes veículos por valores a partir de R\$ 2.000,00 (dois mil reais).

Conforme informações do vendedor Samuel Villarba, uma motocicleta Taiga 125 cc, é vendida por cerca de R\$ 3.000,00 (três mil reais). Esse modelo de motocicleta é semelhante ao fabricado pela Honda no Brasil, a Bizz de 125 cc, atualmente comercializada no Brasil com motorização de 150 cc.



Figura 9. Empresa de revenda de Motos (Inverfin), situada no Centro de Bella Vista Norte-PY.

Fonte: TAGLIAFERRO, C. A. Pesquisa de campo, 2017.

Para efeitos comparativos realizamos uma pesquisa de preços na Empresa Douramotos, que vende motocicletas de vários modelos da Marca Yamaha, situada na Rua Barão do Ladário, nº 1621, no Município de Bela Vista-MS. O modelo Yamaha Factor 125 cc custa R\$ 8.220,00 (oito mil duzentos e vinte reais) e sua similar Taiga 125 cc (Figura 10), é vendida por R\$ 2.300,00 (dois mil e trezentos reais), já o modelo Yamaha Fazer de 250 cc, custa R\$ 10.960,00 (dez mil novecentos e sessenta reais) e o modelo correspondente da Taiga, também no país vizinho, custa R\$ 6.500,00 (seis mil e quinhentos reais).

Para tal comparativo levamos em conta somente a potência das motocicletas para demonstrar a acessibilidade a pessoas com menor renda, sabedores da existência de acessórios que as diferem.

Pontuamos, neste momento, que a livre circulação na fronteira Brasil-Paraguai, também se dá no âmbito da moeda brasileira, que é amplamente aceita no comércio paraguaio.

Segundo um vendedor ouvido em nossa pesquisa de campo, a aquisição das “motocicletas paraguaias” por brasileiros ocorre de diferentes formas.

A primeira forma é a compra direta do lojista, em seu próprio nome, porém o proprietário tem dificuldades para realizar o registro do veículo no Paraguai. Esta situação era comum algum tempo atrás no município, e era possível observar várias motocicletas trafegando sem placas, mas com a intensificação da fiscalização pela Polícia Militar, e a apreensão de várias motocicletas, a visualização no trânsito de veículos nestas condições diminuiu, mais ainda pode ser observado (Figura 11).



Figura 10. Motocicleta Taiga 150 cc, em exposição na empresa Inverfin em Bela Vista Norte-PY.

Fonte: TAGLIAFERRO, C. A. Pesquisa de campo, 2017.



Figura 11. Motocicleta circulando sem placa próximo ao prédio da Receita Federal.

Fonte: TAGLIAFERRO, C. A. Pesquisa de campo, 2017.

Conforme nos informou o responsável pelo departamento de trânsito da Prefeitura de Bella Vista Norte-PY, hoje a motocicleta já sai emplacada da loja, mas sem o documento de registro (cédula del automotor), equivalente ao certificado de registro emitido pelo Brasil, ficando o proprietário somente com a nota fiscal para comprovar que é dono do veículo. Nesta situação, se for parado pela PRF ou pela PM poderá ter o seu veículo apreendido, uma vez que não possui o documento de registro²².

A segunda maneira de aquisição de uma motocicleta no Paraguai é a realização da compra em nome de um cidadão daquele país, seja este amigo ou parente do interessado, que realizará o registro do veículo em seu nome.

Nesta situação, segundo o cidadão brasileiro Jonas David Centurion Garcete, residente em Bella Vista Norte Paraguai, existe cidadãos paraguaios que “emprestam” seu nome (documentos) a brasileiros que conseguem regularizar o veículo em nome de um terceiro.

²² A circulação de veículos nos países membros do MERCOSUL, regulada pela Resolução GMC Nº 26/01 e no nº 1 do Art 4 prescreve o seguinte: Para circular em um Estado Parte diferente daquele de registro ou matrícula do veículo, o condutor deverá contar com a seguinte documentação: a) Documento de identidade válido para circular no MERCOSUL; b) Licença para dirigir; c) Documento que o qualifica como turista emitido pela autoridade migratória; d) Autorização para conduzir o veículo nos casos exigidos por esta Norma; e) Título ou outro documento oficial que comprove a propriedade do veículo; f) Comprovante de seguro vigente.

Outra opção que se apresenta, conforme apurado em pesquisa de campo é a aquisição de motocicletas usadas, portanto já documentadas, pertencentes a cidadãos paraguaios, por cidadãos brasileiros, a partir de R\$ 500,00 (quinhentos reais), e que permanecem documentadas em nome dos primeiros.

A última das opções começa com a aquisição da motocicleta nova por um cidadão brasileiro que teria em tese relações de trabalho com um cidadão paraguaio. A partir desta lógica, ambos fazem um contrato e o registram em um Cartório do Paraguai, e o órgão de trânsito da Prefeitura emite um documento chamado *habilitacion de vehículos* no qual consta a cargo de quem está responsabilidade por conduzir aquela motocicleta.

Na prática, nem sempre esta relação de trabalho existe, mas foi uma maneira encontrada para se burlar o sistema e legalizar o veículo no Paraguai, conforme apuramos em pesquisa de campo.

A relação dos fatos acima citados com o nosso objeto de estudo, se dá no momento em que estas motocicletas são roubadas ou furtadas no município de Bela Vista.

Em decorrência destas motocicletas não serem veículos regularizados no Brasil, não é possível realizar o Boletim de Ocorrências (BO) como roubo ou furto de veículos, mas é possível realizá-lo como furto de “coisas”, não sendo, portanto quantificado como roubo de veículos, ficando fora das estatísticas deste tipo de crime contra o patrimônio.

O Comandante da Polícia Militar e o Delegado da Polícia Civil, ambos de Bela Vista-BR, afirmaram que provavelmente muitos cidadãos, por não possuírem documentos como a Carteira Nacional de Habilitação e documentos que comprovem a propriedade do veículo, ficam receosos em registrar o furto ou roubo deste tipo de veículo.

Outro possível fator para não realização do BO é o baixo valor pago pelas motocicletas usadas adquiridas na informalidade, sendo que o proprietário não quer se “incomodar” em comunicar a ocorrência.

O conjunto das situações anteriormente citadas nos leva a crer que os números das ocorrências, tanto de roubo quanto de furto de motocicletas no município de Bela Vista-BR, podem ser bem maiores do que àquelas registradas no Sistema Integrado de Gestão Operacional da Secretaria de Segurança Pública do estado de Mato Grosso do Sul.

A aquisição destas motocicletas por brasileiros residentes no município de Bela Vista-BR se dá pelas condições de menor preço, que as tornam acessíveis, em especial à população de menor condição financeira, em especial daqueles que residem nos bairros periféricos, que precisam se locomover ao centro da cidade em distâncias de até 4 km ou mais, e que veem neste meio de transporte, muitas vezes adquiridos na informalidade, um meio rápido e acessível do ponto de vista de suas posses, para se locomoverem.

Apesar da dificuldade que muitas pessoas de baixa renda apresentam para adquirir este tipo de veículo, muitos têm suas motocicletas roubadas ou furtadas na cidade de Bela Vista-BR.

3.3 Das ocorrências de roubos e furtos de motocicletas

A partir da análise dos dados relativos ao ano de 2014, obtidos através Sistema Integrado de Gestão Operacional da Secretaria de Segurança Pública do estado de Mato Grosso do Sul, constatamos que os furtos de motocicletas, na cidade de Bela Vista-BR, representaram 31% dos furtos ocorridos neste ano, sendo maior que o furto de comércio que foi de 15%, perdendo somente para o furto de residências, que ocupa a primeira posição, com 38% deste tipo de ocorrência (Figura 12).

Destacamos a importante representatividade dos furtos de motocicletas, que ocupou a segunda colocação neste tipo de ocorrência. Acrescentamos a esta informação o fato de que estes registros são somente de motocicletas nacionais, e mesmo assim possuem relevância quando comparado a outros furtos.

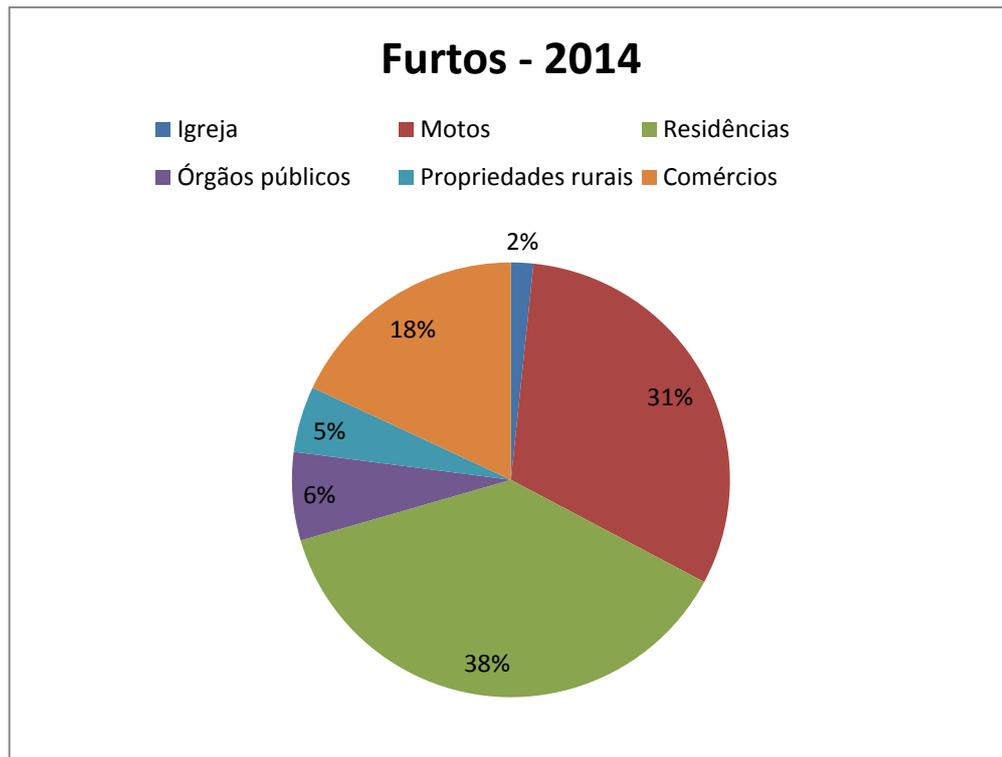


Figura 12. Gráfico demonstrativo dos percentuais de furtos em Bela Vista-BR (2014).

Fonte: Secretaria de Segurança Pública do MS.

Org.: Tagliaferro, 2017

De acordo com o Maj Oscar Leite Ribeiro, Cmt da 2ª Cia PM de Bela Vista, as motocicletas e outros objetos que são furtados e roubados no Brasil, são levados ao Paraguai, servindo como moeda de troca na aquisição de drogas ilícitas, nos locais de venda existentes nas cidades fronteiriças daquele país.

Conforme apuramos em pesquisa de campo, as motocicletas fabricadas e comercializadas no Brasil, por serem mais resistentes, são levadas aos assentamentos do Paraguai, onde são vendidas no Município de Sargento José Félix López-PY²³, estando isso comprovado quando não é notada, na cidade de Bella Vista Norte-PY, a presença de motocicletas brasileiras com placas do Paraguai, a exemplo do que ocorre com os veículos de passeio.

Através das pesquisas que realizamos, acreditamos que alguns fatores contribuem para a ocorrência deste tipo de delito, como o livre trânsito, sem presença constante de

²³ Este município é mais conhecido nesta região de fronteira pelo seu antigo nome, Puentesño, possui uma população de cerca de 10.000 habitantes, e está a 76 quilômetros de Bella Vista Norte-PY, e possui 5 assentamentos em seu entorno urbano.

policimento, na ponte que dá acesso ao Paraguai, onde se encontra o prédio da Receita Federal (Figura 13).

A rodovia que dá acesso à ponte e ao Paraguai é a BR 060 (Figura 13), portanto uma rodovia federal, com um trecho no perímetro urbano de Bela Vista-BR, cabendo a responsabilidade de seu patrulhamento à Polícia Rodoviária Federal.

Esporadicamente, percebe-se a presença de uma viatura e de agentes da PRF, que normalmente não permanecem no local por longos períodos. Quando isso acontece, gera uma situação cômica, pois os motociclistas, de ambos os países, proprietários de motocicletas paraguaias, não cruzam a linha internacional (Figura 13), e se acumulam, principalmente do lado do Paraguai, aguardando a saída da polícia do local, com medo de perderem suas motocicletas.

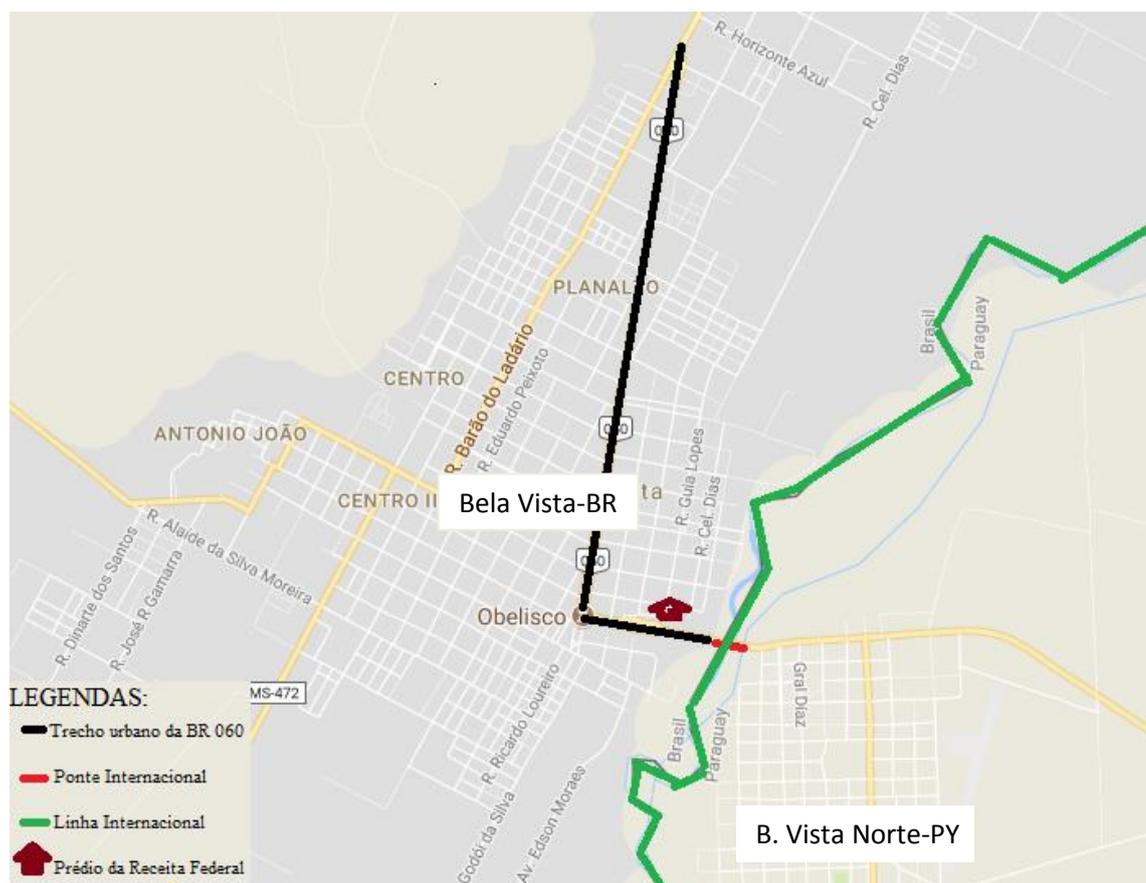


Figura 13. Parte das áreas urbanas de Bela Vista-BR e Bella Vista Norte (PY).

Fonte: <http://maps.google.com.br>.

Org: Tagliaferro, 2017.

No que se refere aos roubos ocorridos em 2014, foram registradas 18 (dezoito) ocorrências, sendo que 11% foram de veículos (Figura 14), não ocorrendo o registro roubo de

motocicleta. Destacamos o roubo de uma instituição financeira (Banco do Brasil) com uso de explosivos, a exemplo do que já aconteceu em inúmeras cidades do interior do Brasil.

Não foi possível verificar, se entre as “coisas de transeuntes” roubadas, havia “motocicletas paraguaias”, pois isto demandaria abertura de todos os BO – os quais não tivemos acesso - para conferir que “coisas” haviam sido roubadas.

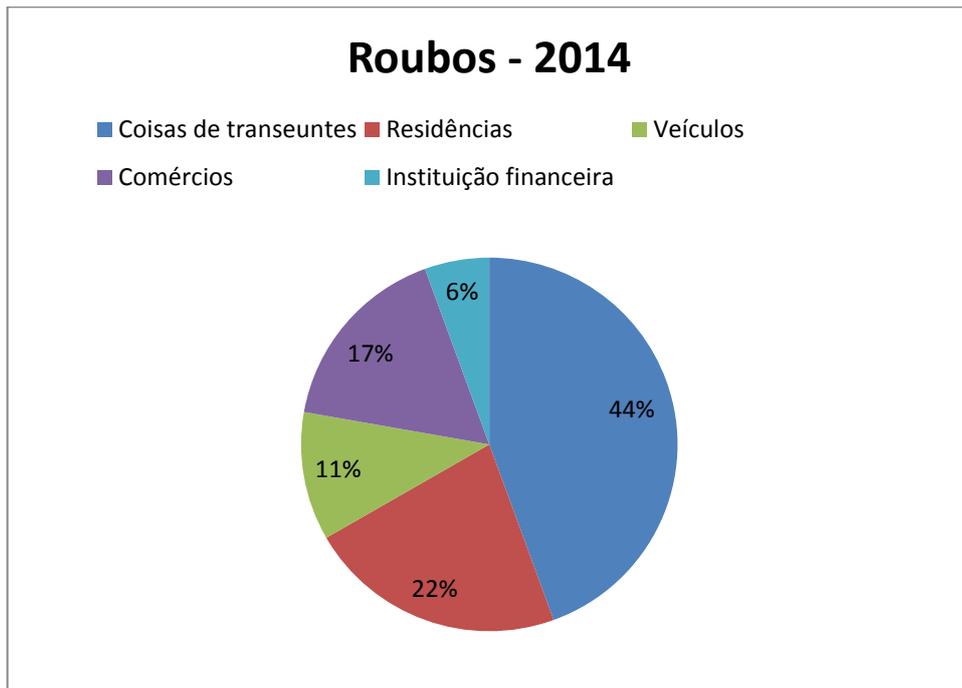


Figura 14. Gráfico demonstrativo dos percentuais de roubos em Bela Vista-BR (2014).
Fonte: Secretaria de Segurança Pública do MS.
Org.: Tagliaferro, 2017.

Acreditamos que o registro de apenas 2 (dois) roubos de veículos, sendo que nenhum é de motocicleta, no ano de 2014, se deve ao fato da facilidade de se realizar o furto desta última, que oferece menos risco a quem o pratica. Na execução do crime de roubo, o delinquente precisa fazer uso da força ou de arma branca e de fogo, fica exposto a uma possível reação da vítima e ainda corre o risco maior de ser reconhecido.

Concluimos a análise dos crimes contra o patrimônio, no recorte de roubo e furto de motocicletas, no ano de 2014, afirmando que foi baixa a ocorrência do primeiro.

Já no que diz respeito ao furto, sua ocorrência tem relação direta com o uso e comércio de drogas ilícitas, a facilidade de transitar com a motocicleta furtada ou roubada para o Paraguai e de negociá-la naquele país.

Segundo Santos (2016, p. 99) “Os veículos de duas rodas são os mais furtados, sendo utilizados nas atividades rotineiras ou mesmo no pagamento de dívidas de pequenas quantidades de drogas.”

Concordamos com Abramovay *et al*, quando se referindo a violência juvenil afirma que

“o fomento da violência [...] possui íntima relação com as desigualdades e o não-acesso à riqueza e cidadania, ou seja, a exclusão social. Combater o problema da crescente violência requer, pois, políticas públicas que busquem superar a condição vulnerável desses jovens. (2002, p. 66).

Ainda que não tenhamos traçado um perfil etário daqueles que praticaram os crimes de roubo e furto em Bela Vista-BR, mas tomando por base Gomes (2013), que identificou que 70% dos crimes de furto cometidos na vizinha cidade de Jardim-MS, são praticados por pessoas entre 12 e 29 anos, acreditamos que é a condição de vulnerabilidade social dos jovens que os move a praticar estes tipos de crimes também em Bela Vista-BR.

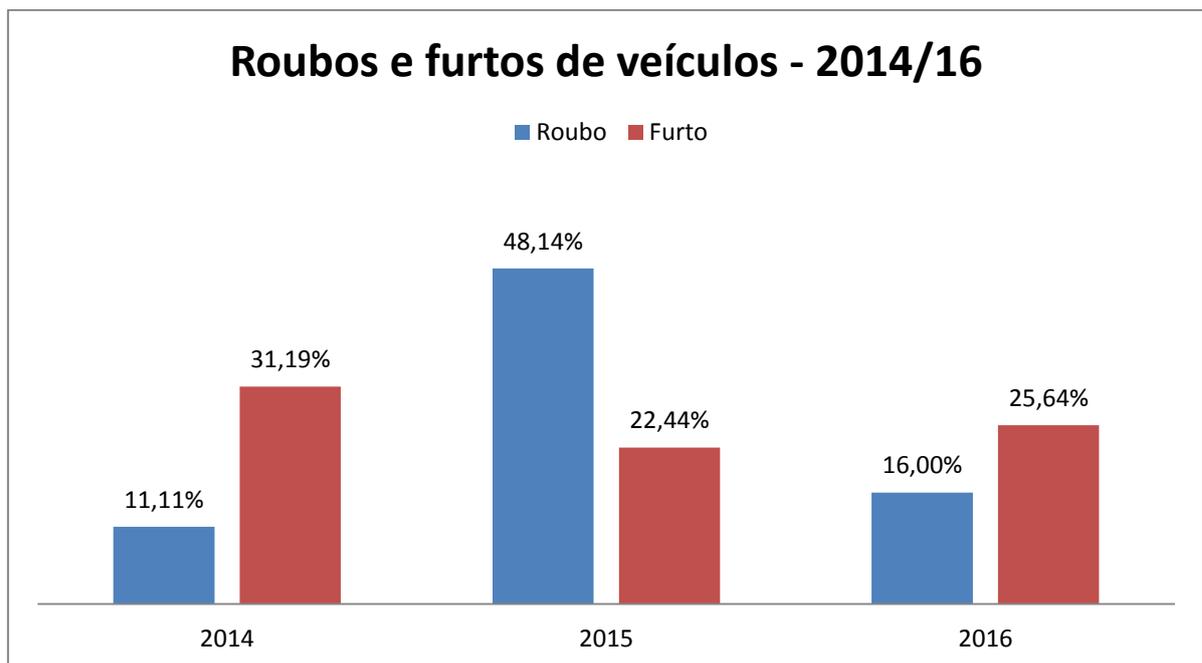


Figura 15. Gráfico demonstrativo dos percentuais de roubos e furtos de veículo em Bela Vista-BR (2014-16).

Fonte: Secretaria de Segurança Pública do MS.

Org.: Tagliaferro, 2017.

Ao observarmos os percentuais de furtos de veículos relacionados a sua totalidade, nos anos de 2014 a 2016, percebemos que houve um recuo de 31,19% em 2014 para 22,44% em 2015, mas no ano de 2016 este índice voltou a crescer alcançando a casa do 25,64%

(Figura 15). Acreditamos que esta situação se deu porque apesar das ações da Polícia Civil e Militar na tentativa de prevenção e elucidação dos crimes, a questão estrutural que está no cerne deste problema não foi tratada.

Entendemos que um conjunto de ações promovidas por diferentes atores, precisam ser implementadas, formando o chamado capital social, definido por Abramovay *et al* (2002, p. 63) como “o conjunto de regras, normas, obrigações, reciprocidades e confiança presentes em relações, estruturas e arranjos institucionais da sociedade que permitem seus membros buscarem seus objetivos individuais e comunitários.” O acesso à educação, cultura, lazer e renda são fatores inibidores de práticas criminosas, pois dão ao sujeito capacidades e competências para o convívio social.

Já no que diz respeito aos roubos, com exceção do ano de 2015, onde o índice alcançado foi de 48,14% (Figura 15), portanto quase metade deste tipo de ocorrência, os anos de 2014 e 2016, com 11,11% e 16%, respectivamente, demonstra que este tipo de crime não é muito praticado.

3.4 A dinâmica espacial dos roubos e furtos de motocicletas

A ocorrência de roubos e furtos de motocicletas na cidade de Bela Vista-BR, praticamente se dá em quase todos os bairros e segue quase sempre a mesma dinâmica.

No que diz respeito aos furtos, segundo o Maj Oscar Leite Ribeiro, Cmt da 2ª Cia PM de Bela Vista, aqueles que o praticam agem furtivamente e também se aproveitam da displicência dos proprietários que geralmente deixam as motocicletas estacionadas sem tomar precauções de segurança, sejam em locais públicos ou em suas residências. Outro fator é a facilidade de se quebrar a trava de segurança deste tipo de veículo e de se realizar uma “ligação direta” e evadir-se do local do furto.

Na dinâmica da ocorrência de roubos os criminosos se utilizam do fator surpresa e da violência para efetuarem suas ações. Normalmente as abordagens são feitas por dois elementos que se utilizam de outra motocicleta para abordarem as vítimas em local pouco movimentado e preferencialmente no período noturno, fazendo uso de arma de fogo ou arma branca ou somente usando da tática de dizerem que estão armados para dominarem mais facilmente as vítimas.

Da análise dos dados (Figura 15), constatamos que é baixa a ocorrência de roubo de motocicletas, demonstrando que os criminosos possuem maior interesse no furto, pelos motivos anteriormente citados somados ao menor risco na execução do ato.

Excepcionalmente, no ano de 2015, houve o aumento de ocorrência deste tipo de crime, e o índice atingido foi de 48,14% de todos os registros de roubos ocorridos no município de Bela Vista-BR. O uso de violência utilizado nestas ações se deu da seguinte forma: em 4 (quatro) das 11 (onze) ocorrências foram utilizadas armas de fogo, em 3 (três) foi feito uso de arma branca, e nas restantes somente uso de força física.

Levando em conta os dados referentes ao recorte temporal em análise, acredita-se ser possível desmistificar a visão generalista a respeito das cidades fronteiriças, no que diz respeito a ser um “lugar perigoso para se viver”, ainda que eventos de criminalidade, como em outras cidades de Mato Grosso do Sul, também ocorram em Bela Vista-BR.

Quando ranqueamos as cidades de Mato Grosso do Sul, levando em conta os roubos, furtos e homicídios ocorridos no ano de 2016, Bela Vista ocupa a 27ª posição em roubos, a 10ª posição em furtos e somente a 62ª em ocorrência de homicídios. (SIGO, 2017), portanto com bases neste conjunto de dados não pode ser caracterizada com uma das cidades mais violentas do estado.

Ao refletirmos sobre os processos geradores de violência e sua associação direta com a pobreza, concordamos com Abramovay *et al* quando afirma que

Ressalta-se que a violência, embora, em muitos casos, associada à pobreza, não é sua consequência direta, mas sim da forma como as desigualdades sociais, a negação do direito ao acesso a bens e equipamentos de lazer, esporte e cultura operam nas especificidades da cada grupo social desencadeando comportamentos violentos. (2002, p. 13).

O índice de GINI²⁴ apresentado por Bela Vista, no ano de 2010, segundo o IBGE, foi de 0,6165, atestando a condição de concentração de riqueza presente no município o que desencadeia problemas sociais que têm origem nas condições de pobreza apresentada pela população.

²⁴ Este índice aponta a diferença entre os rendimentos dos mais pobres e dos mais ricos, podendo variar de zero a um. O valor zero representa que todos possuem a mesma renda, e quanto mais próximo de um, maior é a concentração de renda medida em determinado território. Na prática este índice costuma comparar os 20% mais pobres com os 20% mais ricos.

Nesse sentido, não podemos atribuir a culpa pelas ocorrências de atos de violências àqueles pertencentes às camadas de menor poder aquisitivo de nossa sociedade, mas as condicionantes presentes na violência estrutural que fomenta estas práticas.

No que se refere aos locais de roubos e furtos de motocicletas no período de 1º de janeiro de 2014 a 31 de dezembro de 2016, foi observado que estes ocorreram em diversos bairros, porém com concentração maior no Centro I, II e III, e Água Doce (Figura 16).

Destacam-se como locais dos furtos e roubos de motocicletas no recorte temporal analisado, o Centro, com 21 (vinte e uma) ocorrências e o Bairro Água Doce, que responde por 13 (treze), das 57 (cinquenta e sete) ocorrências (Figura 16), ou seja, esses dois bairros compreendem 59,6% da totalidade dos eventos.

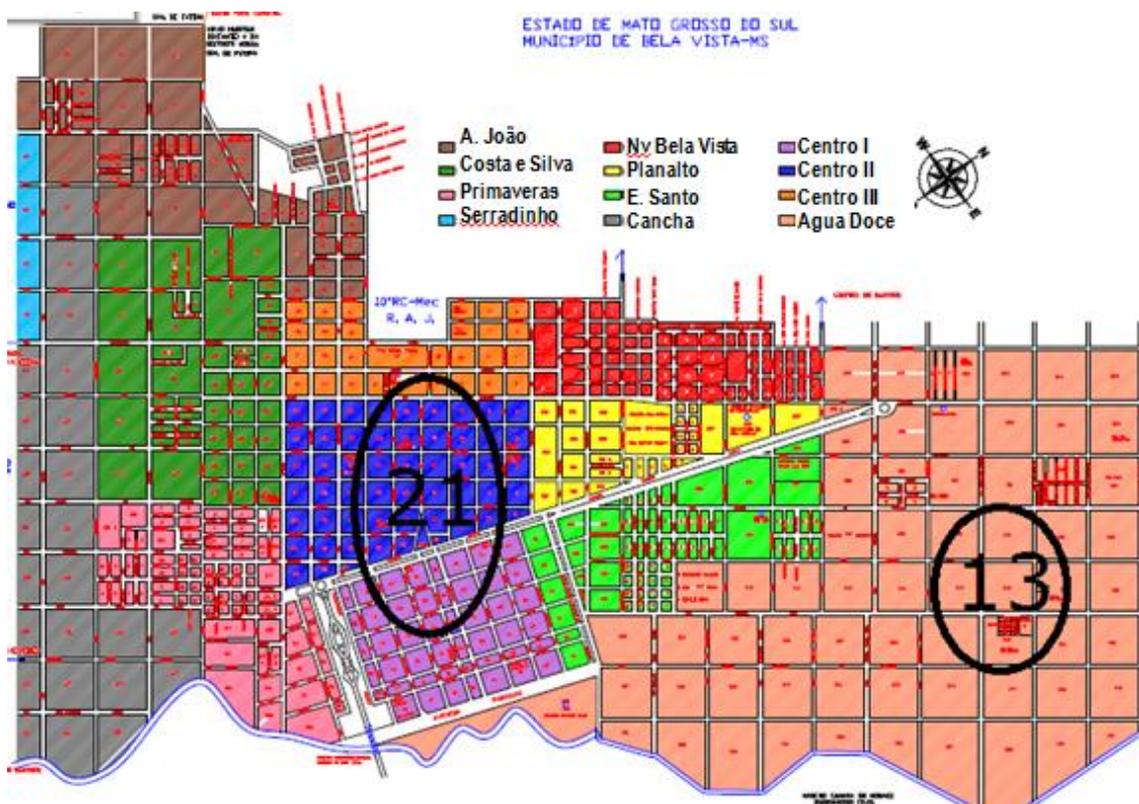


Figura 16. Recorte de parte dos bairros de Bela Vista-BR e quantitativo de roubos e furtos no Centro e Água Doce.

Fonte: Prefeitura Municipal de Bela Vista.

Org: Tagliaferro, 2017.

Na tentativa de compreendermos os motivos pelos quais estes locais são alvo das ações dos criminosos, buscamos informações junto a Polícia Civil e Militar do município, que tratam diretamente com estas ocorrências.

Os motivos que o Centro apresenta para ocupar a primeira posição nos locais dos furtos e roubos se deve a concentração de motocicletas (Figura 17) na área central da cidade, uma vez que a população da cidade possui a necessidade de frequentar este espaço, que possui maior concentração de comércios, de repartições públicas, de agências bancárias e instituições religiosas.

Conforme apuramos em nossa pesquisa de campo a facilidade de empreender fuga em direção ao Paraguai, pela proximidade da via que dá acesso à Ponte Internacional, bem como a insuficiência de efetivo policial, dada a extensa área da cidade, não sendo possível, um policiamento contínuo em todos os locais, conforme nos informou o Comandante da Polícia Militar de Bela Vista, também explica a maior existência de roubos e furtos de motocicletas neste local.



Figura 17. Estacionamento do Supermercado São Miguel, no Centro da cidade de Bela Vista-BR.

Fonte: TAGLIAFERRO, C. A. Pesquisa de campo, 2017.

O bairro Água Doce, que aparece na segunda posição apresenta outros motivos, tais como, a sua grande extensão, se comparado aos outros bairros, e a ausência de iluminação pública em algumas partes deste bairro. Nota-se ainda que algumas residências encontram-se dispersas (Figura 18) umas das outras, o que também favorece a ação dos criminosos.



Figura 18. Residência isolada, localizada na Rua Barão do Melgaço, Bairro Água Doce.

Fonte: TAGLIAFERRO, C. A. Pesquisa de campo, 2017.

Outro fator que pudemos observar é que dada a grande extensão deste bairro, ele possui áreas com a presença de várias residências juntas e outras áreas se constituem de espaços vazios, às vezes com presença de mato alto (Figura 18 e 19).

Outro problema é o acesso a estas áreas com acúmulo de residências, pois ele se dá por ruas pouco iluminadas (Figura 19), expondo os cidadãos que por ali trafegam ao maior risco de roubo de suas motocicletas.



Figura 19. Via de acesso que liga a rotatória da BR 060 a área com maior concentração de residências no Bairro Água Doce.

Fonte: TAGLIAFERRO, C. A. Pesquisa de campo, 2017.

Tendo em vista ser um bairro pouco urbanizado, carente de obras infraestruturais, torna-se propício para a prática tanto de roubo quanto de furto. Percebe-se que a população deste bairro é duplamente atingida, tanto pela ausência de obras do poder público como pela ação dos criminosos.

Todavia não pretendemos aprofundar as discussões neste sentido, o que eventualmente poderá ser objeto de estudo no futuro. Além das condições anteriormente mencionadas, também não é possível a presença constante de policiamento, dado ao efetivo de policiais militares ser insuficiente para atender toda cidade.

A 2ª Cia PM de Bela Vista, conta com um efetivo de 28 (vinte e oito) policiais para atender as demandas administrativas e operacionais e, segundo o Maj Oscar Leite Ribeiro, que possui 19 (dezenove) anos de experiência na área de segurança, haveria a necessidade de triplicar o efetivo para que a necessidade da presença constante de policiais nos bairros da cidade fosse atendida.

Periodicamente são realizadas, pela Polícia Militar, “operações arrastão”, nos bairros centrais e periféricos com o auxílio de policiais da cidade de Jardim-MS, mas tal medida mitigatória não tem se mostrado efetiva para reduzir o número de ocorrências.

Buscamos também junto à Delegacia de Polícia Civil da Comarca de Bela Vista informações no sentido de compreendermos sua atuação, no rol de suas responsabilidades, no combate aos crimes aqui discutidos.

Apesar de termos sido recebido pelo Delegado de Polícia, que atende outros municípios e está na cidade somente às quartas-feiras, até o fechamento deste trabalho não recebemos as respostas do questionário que deixamos em poder daquela autoridade policial, o que não nos permite fazer juízo de valor referente à atuação deste órgão de segurança pública.

Pela análise realizada no recorte temporal referente aos anos de 2014 a 2016 foi possível notar que a distribuição das ocorrências de roubos e furtos de motocicletas se dá em praticamente todo o tecido urbano, uma vez que este tipo de veículo é amplamente utilizado pela população.

Por fim, reafirmamos que o Centro, por ser local de maior concentração de motocicletas e mais próximo à via de acesso ao Paraguai, e o bairro Água Doce, um dos maiores em extensão territorial e carente de obras infraestruturais, são os locais preferenciais para a prática tanto de roubos quanto de furtos de motocicletas em Bela Vista-BR.

A Polícia Militar tem atuado no sentido de coibir estas práticas, porém pelas restrições de efetivo para atender todas as suas demandas não consegue ser eficaz no combate às ocorrências aqui apresentadas.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este trabalho buscou compreender a dinâmica dos roubos e furtos de motocicletas no recorte espacial das cidades de Bela Vista-BR e Bella Vista Norte-PY e no recorte temporal dos anos de 2014 a 2016, partindo da ideia de que o livre trânsito de pessoas e mercadorias é um fator que contribuiu para este tipo de ocorrência neste território de fronteira Brasil-Paraguai, e que as causas que potencializam estes eventos estão relacionadas a pobreza de grande parte da população, que promovem a desorganização familiar e exclui esta população de educação, saúde e cultura de qualidades deixando-as em condição de vulnerabilidade social.

Ao buscamos entendimentos sobre a construção do espaço urbano notamos que este é fruto de um processo de urbanização, que por sua vez denota e condiciona socialmente sua população, sendo também palco das lutas que são empreendidas por aqueles que buscam melhores condições vida, que vivem separados social e espacialmente.

As formas espaciais são testemunha do processo que exclui grande parte da população, seja dos espaços mais “nobres”, ou da possibilidade de obter moradias dignas, sendo empurradas para as periferias, que por sua vez são desprovidas de obras de infraestrutura.

O processo de urbanização em curso no Brasil foi acelerado pela industrialização, após a década de 1940, e as cidades receberam um contingente populacional para qual não estavam preparadas o que levou ao surgimento de periferias pobres e da explosão da violência, em especial nas grandes cidades.

A violência, em determinadas ocasiões se apresenta até como uma forma de luta utilizada pelos excluídos na busca por direitos junto ao poder público constituído.

A cidade que desde seu surgimento se constituía de um lugar de proteção do que estava fora dela, de relações sociais cordiais passou a ser um lugar de medo pela ocorrência de diversos tipos de crimes contra a pessoa e o patrimônio que são fruto das desigualdades que o sistema capitalista em seu processo de acumulação, produz no seio na sociedade.

No que diz respeito à urbanização ocorrida no território de Mato Grosso do Sul, foi a industrialização do campo ocorrida, principalmente a partir dos anos 1970, promovida pelo Governo Federal na região centro-oeste, em benefício do grande capital, a maior responsável pela formatação do espaço urbano e da rede de cidades que está estabelecida em nosso estado.

As cidades de Mato Grosso do Sul, são em pequeno número, se comparadas a outros estados da UF, e dispersas umas das outras. A concentração de grande parte da população em

apenas quatro municípios também é fruto do processo de industrialização que concentra pessoas e problemas de todos os tipos no mesmo espaço.

A pequena cidade de Bela Vista-MS, também foi afetada pelas transformações promovidas pela industrialização, possuindo esta última, mais de 80% de sua população residindo no perímetro urbano.

Os bairros periféricos são caracterizados por serem pouco urbanizados e local de residência daqueles com menor poder aquisitivo. A condição de pobreza observada nestes bairros é um fator importante para a ocorrência de violência no que diz respeito aos roubos e furtos em Bela Vista-BR, pela exposição desta população a condições de vulnerabilidade social gerada também pela alta concentração de renda presente neste município.

No que se refere às relações transfronteiriças existentes entre Bela Vista-BR e Bella Vista Norte-PY elas ocorrem de forma complementar. Apesar de no passado ter ocorrido um conflito bélico entre os dois países, atualmente a intensidade do trânsito entre as duas cidades é testemunha do clima de amistosidade presente neste conjunto urbano formado pelas duas cidades.

Os brasileiros procuram Bella Vista Norte-PY atraídos pelo comércio de importados e também para abastecer seus veículos, pelo menor preço dos combustíveis. Os paraguaios procuram Bela Vista-BR para trabalhar e também pelos serviços de educação e saúde neste município. Acontece nesta parcela do espaço fronteiriço a fusão entre as duas culturas, podendo ser observado paraguaios torcendo por times de futebol do Brasil e brasileiros adquirindo hábitos daquele país como tomar tereré ou comer sopa paraguaia.

A informalidade presente nas relações transfronteiriças entre estas duas cidades permite a ação de pessoas ou de grupos em práticas criminosas como o contrabando de cigarro e o narcotráfico. As apreensões de maconha nos últimos anos realizada pela Polícia Militar na BR 060, no distrito de Boqueirão demonstra que possivelmente se formou aqui uma rota de saída de drogas do Paraguai para o Brasil.

As motocicletas que são adquiridas por brasileiros no Paraguai podem ser vistas sob o ângulo de que beneficiam a população, especialmente aqueles com menor renda, em seus deslocamentos diários no interior da cidade de Bela Vista-BR, até porque o município também não oferece transporte urbano, mas não deixa de se constituir ilegalidade pela informalidade.

Por outro lado como não é formalizada a importação destes veículos, eles permanecem na informalidade não recolhendo os tributos devidos. Outro problema são os inevitáveis acidentes envolvendo os proprietários destas motocicletas que oneram o serviço

público de saúde da cidade de Bela Vista-BR, e em casos mais graves podendo causar a invalidez permanente, em tese atingindo o sistema previdenciário.

A prática de roubos e furtos de motocicletas na cidade de Bela Vista se mostrou significativa dentro do universo destas ocorrências, mesmo não tendo sido computadas as motocicletas paraguaias os furtos deste tipo de veículo representaram 1/3 das ocorrências no ano de 2014, e quase metade dos roubos no ano de 2015, demonstrando sua grande incidência.

Quando observado o recorte temporal de 2014 a 2016 percebeu-se a manutenção dos índices de furtos e a oscilação dos índices de crimes de roubos demonstrando a preferência dos criminosos pela prática do primeiro.

No que diz respeito aos locais das ocorrências, constatamos que o Centro e o Bairro Água Doce são os locais preferenciais, mas elas se dão por todo o tecido urbano de Bela Vista-BR, e sua população é atingida pela violência contra o patrimônio e a pessoa presentes nesta cidade.

Acreditamos que ações planejadas dos órgãos de segurança pública e a presença constante de policiamento no acesso ao Paraguai podem coibir o roubo e o furto de motocicletas, mas se os problemas de ordem social não forem tratados, possivelmente os agentes envolvidos nestas ocorrências migrem para outras práticas e aumente, por exemplo, as ações de furto e roubos em residências.

O fato de termos descoberto no decorrer da pesquisa de campo que muitas pessoas possuidoras de “motocicletas paraguaias” não registram o Boletim de Ocorrências quando têm seus veículos roubados, nos impediu de quantificarmos estes dados através de entrevistas e outros meios, o que demandaria um tempo maior, o que não possuíamos até a conclusão deste trabalho, o que poderá ser objeto de um trabalho no futuro a fim de contemplar esta situação e de levantar os dados de forma atender a totalidade dos eventos.

Concluimos procurando desmistificar o pensamento generalista sobre a fronteira, como “lugar perigoso e violento”. Os dados obtidos por esta pesquisa apesar de possuírem ligação com o fato de Bela Vista-BR ser uma cidade fronteiriça, não encontram explicação nesta condição, mas no processo desigual de nossa sociedade que excluiu culturalmente uma grande parcela da população desta cidade e não ofereceu condições de lazer, serviços de educação de qualidade, renda e moradia dignas, deixando-as em condições de vulnerabilidade social.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ABRAMOVAY, M.; PINHEIRO, L. C. **Violência e Vulnerabilidade Social**. In: FRAERMAN, Alicia Ed. *Inclusión y Desarrollo: Presente y futuro de La Comunidad Ibero Americana*. Madri: Comunica. 2003.
- ABREU, S. de. **Planejamento governamental: a SUDECO no espaço mato-grossense. Contexto, propósitos e contradições**. 2001. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade de São Paulo, São Paulo. 2001.
- ADORNO, S. **Exclusão socioeconômica e violência urbana**. *Sociologias*. Porto Alegre, ano 4, nº 8, p. 84-135, jul/dez, 2002.
- ALMEIDA, M. A. **Política de desenvolvimento e estruturação do espaço regional da área da Bodoquena em Mato Grosso do Sul**. Presidente Prudente, 2005. (Tese de Doutorado). Disponível em: <http://docplayer.com.br/40668560-Politica-de-desenvolvimento-e-estruturacao-do-espaco-regional-da-area-da-bodoquena-em-mato-gro-sso-do-sul.html>. Acessado em: 29 Jul 2017.
- ANJOS, J. T. S. dos. **Desenvolvimento regional da área de livre comércio de Boa Vista e suas implicações socioespaciais a partir de um estudo geoestratégico**. 2014. 130 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade Federal de Roraima, Boa Vista. 2016.
- ARENDT, H. **Da violência**. Brasília, editora da universidade de Brasília. 1985.
- ARRUDA, Z. A. de. **Onde está o agro desse negócio?: transformações socioespaciais em Mato Grosso decorrentes do agronegócio**. 30 Ago 2017. 277f. Tese (Doutorado em Ciências) - Universidade Estadual de Campinas, Campinas. 2007.
- IPEA - **Atlas da violência**. Disponível em: <http://www.ipea.gov.br/atlasviolencia/link/8/crimes-violentos-contr-o-patrimonio> Acessado em 19 Ago 17.
- BACELAR, W. K. de A. **Pequena cidade: uma caracterização**. Santa Maria: UFSM, 2009. Disponível em: www.agb.org.br/evento/download.php?idTrabalho=289. Acessado em 14 Jul 2017.
- BARSOSA, J. Bolsonaro Defende porte de armas para todos e fuzil contra o MST. **Jornal da Paraíba**. Disponível em: http://www.jornaldaparaiba.com.br/politica/noticia/180921_bolsonaro-defende-porte-de-arma-para-todos-e-fuzil-contr-o-mst. Acessado em 13 Out 2017.

CARLOS, A. F. A. **A cidade**. São Paulo: Contexto, 1992, p. 56-66.

_____. **O Espaço Urbano. Novos Escritos Sobre a Cidade**. São Paulo: FFLCH, 2007.

CORRÊA, R. L. **As pequenas cidades na confluência do urbano e do rural**. GEOUSP – Espaço e Tempo, n° 30. São Paulo, 2011, p. 5 – 12.

_____. **Região e Organização Espacial**. São Paulo: Ática, 1986.

DE MORAIS, R. **O que é violência urbana**. 1ª Ed, 13ª Rempr. São Paulo: Brasiliense, 1981.

DEFFONTAINES, P. **Como se constituiu no Brasil a rede de cidades**. Boletim da Sociedade de Geografia de Lille n° 9. Lille, 1938. Disponível em: http://www.unifal-mg.edu.br/geres/files/Deffontaines_1944%20v2%20n14.pdf. Acessado em 24 Jul 17.

FAJARDO, S. **Complexo agroindustrial, modernização da agricultura e participação das cooperativas agropecuárias no Estado do Paraná**. Revista Caminhos de Geografia, v. 9, n. 27, p. 31- 44, Set 2008.

FERNANDES, P. C.. **Sociabilidade e insegurança urbana na pequena cidade de Nova Tebas (PR)**. Maringá, v. 31, n. 3, p. 109-124, set.-dez., 2013.

GOMES, I. R. P. **Cidades pequenas e rede urbana: interações espaciais a partir do Sudoeste do estado de Mato Grosso do Sul**. 2016. 212 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade da Grande Dourados, Dourados. 2016.

GOMES, I. R. P.; CALIXTO, M. J. M. S. **Da formação territorial à rede urbana do Mato Grosso do Sul**. In: V Seminário Internacional América Platina, Dourados/MS, 2014.

GOMES, F. P. **Análise socioespacial dos crimes de furto no espaço urbano de Jardim-MS: uma resposta imprópria à violência estrutural**. 21 Nov 2013. 69 f. (Trabalho de Conclusão de Curso) - Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul, Jardim. 2013.

GRAZIANO, J. da S. **O cenário esperado: a industrialização e a urbanização da agricultura brasileira**. Comunicação ao Seminário "Brasil Século XXI", Universidade de Campinas, 1989.

IBGE. **Censo Demográfico 2010**: Sinopse do senso resultados preliminares do universo.

Disponível em: <<http://.ibge.gov/home/presidencia/noticias/imprensa/ppts000000402.pdf>>. Acessado em 05 Ago 17.

JESUS, A. de; SPINOLA, N. D. **seis décadas da teoria dos polos de crescimento: revisitando Perroux**. RDE - Revista de Desenvolvimento Econômico, v. 17, n. 32, 2015.

LEITE, S. N. **Bela Vista uma viagem ao Passado**. Campo Grande: Scanner's, 2007.

LIMONAD, E. **Reflexões sobre o espaço, o urbano e a urbanização**. GEOgraphia. Niterói, v. 1, n. 1, p. 71-91, 1999.

LORENA, E. R. **Classes e contradições no urbano capitalista: fundamentos de uma especificidade histórica**. Disponível em <https://revistas.pucsp.br/index.php/ls/article/view/18499>. Acessado em 2 Ago 17.

Mato Grosso do Sul. **Índice de Gini da renda domiciliar per capita** - Disponível em: <http://tabnet.datasus.gov.br/cgi/ibge/censo/cnv/ginims.def>. Acessado em 23 Out 2017.

_____. **Perfil Estatístico** – Secretaria de Estado e Meio Ambiente e desenvolvimento econômico. Campo Grande, SEMADE, 2016. Disponível em: <http://www.semade.ms.gov.br/bancodedados/>. Acessado em 31 de julho de 2017.

OLIVEIRA, A. M. S. de. **Uma breve reflexão sobre a expansão do agronegócio e os territórios em disputa em Mato Grosso do Sul**. In: XXI Encontro de Geografia Agrária, Uberlândia/MG, 2012.

_____. **Reordenamento territorial e produtivo do agronegócio canavieiro no Brasil e os desdobramentos para o trabalho**. 5 Nov 2009. 571 f. Tese (Doutorado em Geografia) - Universidade Estadual de São Paulo, Presidente Prudente, 2009.

OLIVEIRA, T. C. M. de. **Para além das linhas coloridas ou pontilhadas – Reflexões para uma tipologia das relações fronteiriças**. Revista da Associação Nacional de Pós-graduação e Pesquisa em Geografia (Anpege). v. 11, n. 15, p. 233-256, 2015.

_____. **Território sem limites: estudos sobre fronteiras**. Campo Grande: Ed. UFMS, 2005.

ROLNIK, R. **O que é cidade**. São Paulo: Editora Brasiliense, 2004, p. 11-29.

- SANTANA JUNIOR, J. R. **Formação territorial da região da Grande Dourados: Colonização e dinâmica produtiva**. Disponível em: <http://www.uel.br/revistas/uel/index.php/geografia/article/viewFile/2367/3300>. Acessado em 30 Out 2017.
- SANTOS, C. C. **Território Federal de Ponta Porã: o Brasil de Vargas e a “Marcha para Oeste”**. 2016. Dissertação (Mestrado em História) - Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas da Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2016.
- SANTOS, M. **A urbanização brasileira**. São Paulo: Huchec, 1993.
- _____. **A natureza do espaço. Técnica e tempo. Razão e emoção**. 4. Ed, 2. Reimpr. São Paulo: Edusp, 2006.
- SEBRAE. **Desenvolvimento Econômico territorial – Bela Vista – Sudoeste**. 2016. Disponível em: <https://m.sebrae.com.br/Sebrae/Portal%20Sebrae/UFs/MS/Anexos/Mapa%20Oportunidades/BELA%20VISTA.pdf>. Acessado em 28 Out 2017.
- _____. **Por uma Geografia nova. Da crítica da Geografia a uma Geografia Crítica**. São Paulo: Edusp, 2004.
- SILVA, P. A. S. **Território: Abordagens e concepções**. Boletim DALUTA. Dez 2015.
- SILVA, M. do N. **A Favela como expressão de conflitos no espaço urbano do Rio de Janeiro: o exemplo da Zona Sul carioca**. Mar 2010. 157 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2010.
- SILVA, J. V. **A multiface da empresa Mate Laranjeira**. Disponível em: periodicoscientificos.ufmt.br/ojs/index.php/coletaneas/article/download/131/122. Acessado em 15 Ago 2017.
- SOUZA, M. L. de. **ABC do Desenvolvimento Urbano**. Rio de Janeiro: Bertrand, 2005.
- SPOSITO, M. E. **Capitalismo e Urbanização**. São Paulo: Contexto, 1994.
- TRINDADE, H. **Crise do capital, exército industrial de reserva e precariado no Brasil contemporâneo**. Disponível em <http://www.scielo.br/pdf/sssoc/n129/0101-6628-sssoc-129-0225.pdf>. Acessado em 03 Out 17.