

As mobilidades turísticas na/da fronteira sob a visão de seus agentes locais: um estudo no Chuí-RS, Brasil

DOI: 10.2436/20.8070.01.108

Jaciel Gustavo Kunz

Doutorando em Geografia na UFRGS, Brasil.

Professor na FURG, Brasil.

E-mail: jacielkunz@gmail.com

Antonio Carlos Castrogiovanni

Doutor em Comunicação Social na PUC-RS, Brasil.

Professor na UFRGS e na PUC-RS, Brasil.

E-mail: castroge@ig.com.br

Eline Tosta

Graduado em Turismo na FURG, Brasil.

E-mail: elinefurg@gmail.com

Giovani Francisco

Graduando em Turismo na FURG, Brasil.

E-mail: leaodext660@gmail.com

Resumo

Mobilidade e turismo são fenômenos imbricados. O paradigma das novas mobilidades desponta como mote para compreensão da sociedade contemporânea, em que o turismo é faceta marcante. Considerando-se que as fronteiras são espaços diferenciados nas suas dinâmicas sociais e territoriais, este trabalho objetiva compreender como se processam as mobilidades turísticas nessas áreas fronteiriças, na perspectiva dos seus agentes locais. O caso estudado é o do Chuí, RS (extremo sul do Brasil), na fronteira com Chuy, Rocha (nordeste do Uruguai). Como categorias operatórias utilizaram-se: materialidades, automobilidades e novas TICs (Hannam, Butler & Paris, 2014). Realizou-se pesquisa bibliográfica e documental, além de pesquisa de campo, na qual se realizaram entrevistas com determinados agentes, bem como observações diretas em recortes pré-selecionados. A pesquisa demonstra amplo fluxo de pessoas e mercadorias, do Brasil para o Uruguai e vice-versa, porém não de forma irrestrita. Observaram-se: a *performance* da mobilidade de turistas e seus agentes; determinadas peculiaridades no movimento; e, determinadas desigualdades entre brasileiros e uruguaios no tipo de mercadorias demandadas e no padrão das viagens de automóvel, com vantagem dos primeiros. O acesso à internet, relacionado com as novas TICs foi considerado, por

alguns agentes e turistas, um relativo entrave à mobilidade e permanência. Também, se procurou dar voz a determinados agentes invisibilizados, como “flanelinhas” e frentistas.

Palavras-chave: Mobilidades turísticas. Fronteiras, Chuí-Brasil.

1 INTRODUÇÃO

A mobilidade pode ser considerada um traço característico da globalização, uma vez que “sem os sistemas extensivos de mobilidade [...] processos sociais poderiam não acontecer em escala global nem ser imaginados como tais” (SHELLER, 2011, p. 2, tradução nossa). Passamos a ser instigados a desafiar os limites quase anulados graças à globalização e às tecnologias facilitadoras do deslocamento e da comunicação (BAUMAN, 1999). Sendo assim, a mobilidade deixa de ser tão-somente necessária, e passar a ser algo desejável, devido a sua relevância em termos inclusive de interação social (URRY, 2002; LARSEN; URRY; AXHAUSEN, 2007).

A mobilidade, que corresponde muito largamente à ideologia do sistema da globalização, tem nas fronteiras – no seu caráter “fixo” ou ubíquo – é um dos aspectos-chave para sua compreensão, considerando, entre outros, o aparente dualismo nacional/internacional (AUGÉ, 2010; COHEN; COHEN, 2012).

Em muitas fronteiras, ainda, ocorre o fenômeno do turismo ligado a atividades de compras, principalmente (ALLIS; RASLZ; DE PAULA, 2015; CASTROGIOVANNI, 2012). O turismo de compras, predominantes nas fronteiras, ocorre apesar da existência de atrativos ligados ao patrimônio cultural, como marcos, por exemplo. Nesse sentido, se sobressaem as diferenças cambiais, os *free shops* e a oferta de produtos diferenciados, além dos jogos em cassinos, entre outros (CASTROGIOVANNI, 2012).

O turismo incide nas fronteiras em meio a uma dialética (ou dialogicidade) entre abertura e fechamento, fluidez e fixidez, enunciada inclusive em documentos oficiais do governo brasileiro.

Na prática, a noção de zona de fronteira [...] caracterizadas por interações que criam um meio geográfico próprio de fronteira, só perceptível na escala local/regional, seria a forma ideal para tratamento dos fluxos de bens, capitais e pessoas. Entretanto, barreiras políticas, administrativas, legais e diplomáticas impedem esse tratamento, que para ocorrer, demandaria o estabelecimento, por parte dos países envolvidos, de “zonas de integração fronteiriça (BRASIL, 2008, p. 30).

O que se observa é que atualmente “a maioria dos países buscam [sic] ressignificar a fronteira, transformando o seu status securitário como espaço fechado, de contenção a potenciais contravenções e crimes, em um status descriminalizado [...]”, típico do ideário da globalização segundo o qual haveria a eliminação de fronteiras, no sentido de transformar a fronteira em “[...] espaço aberto para a promoção de fluxos internacionais de turismo, muito embora, ainda persista uma lógica reativa e carente de políticas públicas consistentes [...]” (Senhoras, 2015, p. 40, grifo nosso), que envolvessem a efetiva integração fronteiriça, conforme dito anteriormente.

Há, em realidade, eliminação simbólica e funcional de algumas fronteiras, e a edificação e consolidação de outras tantas, conforme se verá ao longo deste trabalho.

Parte-se do princípio de que as fronteiras em geral, e a fronteira Chuí/Chuy (Brasil/Uruguai) revelam-se promissoras como objetos empíricos de estudo das mobilidades turísticas (KUNZ; PIMENTEL; TOSTA, 2014; KUNZ; TOSTA, 2016a). Nesse sentido, estabelece-se o objetivo geral deste trabalho, qual seja, compreender como se processam as mobilidades turísticas na fronteira conformada pelas cidades do Chuí, RS (extremo sul do Brasil) e Chuy, Rocha (nordeste do Uruguai), na perspectiva dos ora denominamos agentes locais dessa mobilidade.

O presente artigo é composto desta introdução, à qual se segue do referencial teórico, caracterização da área estudada, os aspectos metodológicos, a apresentação e discussão dos resultados, e, por fim, considerações e referências.

2 REFERENCIAL TEÓRICO

O referencial teórico deste trabalho – cujo título é inspirado em Kunz, Pimentel e Tosta (2014) – apresenta um panorama do paradigma das novas mobilidades e as respectivas implicações teóricas para o estudo recente do fenômeno do turismo, além de explicitar as categorias operatórias do trabalho, quais sejam, materialidades, automobilidades e novas TICs.

2.1 As Mobilidades Turísticas cruzam as fronteiras

As fronteiras são consideradas áreas diferenciadas, tanto no que tange a vantagens e atratividades dessas áreas e uma liberdade aos movimentos, quanto no que tange a limitações e barreiras a elas relacionadas (KUNZ; PIMENTEL & TOSTA, 2014; KUNZ; TOSTA, 2016a). Tendo em conta a retórica do discurso da globalização cultural e econômica, do qual o turismo e as mobilidades são fenômenos marcantes, há aspirações hegemônicas no sentido de reduzir ou até mesmo eliminar fronteiras, para o exercício de uma cidadania pretensamente global (BIANCHI; STEPHENSON, 2013), e para a livre circulação do capital ao redor do mundo. Porém, pode-se ponderar que “talvez a de fronteira como defeito moral da humanidade [comumente vista dessa forma] [...] o problema não seria a fronteira em si, mas a forma como ela funciona, expressão do tipo de relações que há entre os vizinhos fronteiriços” (BENTO, 2012, p. 45). Essa desqualificação da fronteira estaria vinculada, entre outros elementos, a um enfraquecimento do poder dos Estados (BENTO, 2012).

Soma-se a esta discussão a concepção corrente de fronteira sintetizada por Bento (2012).

A palavra fronteira também não é neutra, mas carregada de valores [...] ela é, também, uma palavra descritiva, designa o lugar do início ou do fim: início de um Estado, ou fim de outro Estado. Numa linha visível ou imaginária de fronteira, um Estado termina e outro começa. Fronteira é o fim do mundo para quem deixa o seu Estado de pertença; ou o início do mundo para quem volta ao seu Estado de pertença (BENTO, 2012, p. 44).

A fronteira dialeticamente guarda significados aparentemente contraditórios (por exemplo, começo/fim) e, também, aparentes dualismos nas suas práticas, em relação à inércia ou a movimentos, de pessoas (turistas, trabalhadores e/ou moradores) e, também, mercadorias: “apesar das críticas, fronteiras continuam sendo instrumentos institucionais de segurança pública.” (BENTO, 2012, p. 46).

Destaca-se que fronteiras, um dos conceitos mais importantes, entre outras disciplinas, da Geografia Política, “incorporam uma das mais reconhecidas relações entre Estado e território” (CASTRO, 2005: 280). Assinala-se que o conteúdo militar da fronteira tem perdido relativamente seu sentido, dando lugar a conteúdos, como o legal, fiscal e de controle migratório, rompendo-se, assim, uma das concepções de fronteira-limite ou fronteira-zona. Em vez do desaparecimento das fronteiras, há sua crescente refuncionalização (CASTRO, 2005).

Considerando-se, ainda, que cada fronteira é singular, e, também, que mais pertinente estudar as fronteiras contraditórias/móveis do que as estáveis (Castro, 2005), propõe-se neste trabalho articulá-la às mobilidades, como feições contemporâneas dessas áreas (KUNZ; PIMENTEL; TOSTA, 2014).

Nesse sentido, julga-se conveniente considerar o “paradigma das novas mobilidades”, que surge contemporaneamente como transversal às Ciências Sociais (SHELLER; URRY, 2007). A ideia é a de que as mobilidades seriam uma chave para estudo e compreensão da realidade social cada vez mais complexa. O referido “paradigma” teria surgido ao utilizar-se da “virada espacial” ocorrida nas Ciências Sociais. Consequentemente, em termos filosóficos as mobilidades fazem repensar as relações entre corpos, movimentos e espaços, tais como concebidas até então, embora considerando que as mobilidades não são apenas significativas na contemporânea, mas também o foram historicamente (SHELLER, 2014).

Os proponentes desse novo paradigma esclarecem que não se trata de uma nova “grande narrativa” da condição global, tal como a “modernidade líquida” (BAUMAN, 2001). Em vez disso de uma pretensa descrição totalizadora do mundo contemporâneo, o paradigma sugeriria “um conjunto de questões, teorias e metodologias” (SHELLER; URRY, 2006).

Nesse sentido, defendem e sublinham uma nova convergência entre movimento físico de pessoas, veículos, objetos, e o movimento imaterial de informações, por exemplo. Do mesmo modo, “movimento e fixidez espacial são sempre co-constituídos” (SHELLER, 201, p. 6-7), de forma não antagônica, mas complementar, conforme se verifica ao longo seção.

Numa visão da Geografia, considera-se que os objetos espaciais “fixos” impulsionam os fluxos (de diversos tipos e espessuras) que, por sua vez, justificam a construção, operação e modernização de novos fixos (infraestruturas), “próteses do território” (SANTOS, 2008). O “paradigma” reúne contribuições de disciplinas e acadêmicos de distintas filiações acadêmicas, conforme observado por Kunz (2015) a partir de uma visão do estado da arte, elaborado a partir de artigos internacionais publicados entre 2000 e 2014. Além da já mencionada Geografia aparece também a Ciência Política e a Sociedade. Acrescentar-se-ia também a Antropologia, a Comunicação e o Turismo, entre outros.

Paralelamente a isso, e por seu caráter notadamente transdisciplinar, o “paradigma” das mobilidades procura transpor os estudos de movimentos restritos a técnicas e infraestruturas de transporte e circulação, embora não os descarte. Isso pode redirecionar os estudos das relações mútuas entre transporte e turismo, por exemplo. A essa relação, evidenciada em algumas obras (LOHMANN; CASTRO; FRAGA, 2013; PALHARES, 2003), é acrescida a perspectivas das “mobilidades turísticas”, que se pretende abrangente e transversal, pautada pelo “paradigma das novas mobilidades”

Esses insights [então recentes] podem ser extrapolados para uma ampla variedade de mobilidades, para além do transporte.

Particularmente, os fluxos organizados e a circulação, que inevitavelmente requerem planejamento, operação e provimento, podem se beneficiar dessa reorientação analítica que desvenda e reanima suas facetas abstratas de produção do movimento. Entre elas estão as mobilidades turísticas [...]” (SHELLER; URRY, 2004, tradução nossa).

Nesse sentido, as mobilidades turísticas, têm sido apontadas como uma das novas tendências na investigação social do turismo contemporâneo, ao lado, por exemplo, da teoria ator-rede e a da performatividade (COHEN; COHEN, 2012), embora recentemente se defenda que essas três tendências teóricas fariam parte de um conjunto maior, qual seja, o da teoria das práticas, transposta para a proposição teórica do turismo como prática (BISPO, 2016). Cumpre destacar que também Sheller e Urry (2004) falam das mobilidades turísticas a partir da performance de viajantes/turistas.

De todo modo, a perspectiva das mobilidades contribuiria para que a pesquisa turística se “livrasse” de algumas dicotomias inférteis, ainda presentes, tais como, distância/proximidade, lazer/trabalho, e, ainda, turismo/outras formas de mobilidade, segundo Cohen e Cohen (2012), que consideram o turismo uma parte das mobilidades globais. Posicionamento semelhante é o dos geógrafos Hall e Page (2009), que, ao também reconhecerem enorme e crescente mobilidade empreendida por indivíduos, consideram que os indivíduos “turistas” não precisariam necessariamente ser categorizados à parte de outros sujeitos que também empreendem semelhante padrão de mobilidade.

Hannam, Butler e Paris (2014) de modo semelhante consideram que o turismo está imbricado a outras formas de mobilidade e vice-versa. E, buscando acompanhar os avanços nos estudos das mobilidades turísticas, propõem três categorias-chave para estudá-las, a saber: **materialidades**, **automobilidades** e novas tecnologias da informação e da comunicação – **novas TICs**.

A primeira delas, as materialidades que diriam respeito a todo o objeto material cujo deslocamento é motivado e ou acompanhado pelo movimento de turistas, como os souvenirs, por exemplo (HANNAM; BUTLER; PARIS, 2014). Porém, a proposição dessa categoria não é aprofundada pelos autores tal qual a seguinte, segundo Kunz, Tosta e Pimentel (2014).

A automobilidade refere-se à realização simultânea da autonomia e da mobilidade, permitidas pelo veículo automotor. O carro seria um “avatar” da mobilidade e símbolo do movimento, de um ponto de vista ocidental. Proporciona confiabilidade e flexibilidade. O carro permite que se chegue a lugares aonde o transporte público não chega, garantindo, a motoristas e passageiros, escapismo, anonimato e solidão (HANNAM; BUTLER; PARIS, 2014). Tais aspectos sensoriais explorados nas experiências de dirigir e também de voar (aeromobilidades) e tem a ver com performances, como envolvimento ativos da corporeidade humana com mundo sensível (SHELLER, 2014).

Porém, em relação ao carro, em que pesem sentimentos positivos, não é tão fácil possuir um. Os proprietários de veículos estão sujeitos a leis e normas específicas, além de terem de providenciar manutenção e abastecimento de seus carros, bem como pagar impostos. Somado a isso, o automóvel necessita de uma via artificial para transitar, ao contrário de barcos, por exemplo. Há aspectos de imobilidade vinculados a tal mobilidade autônoma, aparentemente desimpedida: vigilância de velocidade por

câmeras, pedágios e os encargos de estacionamento, sem contar na iminência dos congestionamentos. Está-se sujeito aos *moorings*, a serem comentados posteriormente.

Os sentimentos de liberdade associados ao automóvel são assim por vezes substituídos pelos ligados à apatia e irritação. Ainda, Hannam, Butler e Paris (2014) categorizam as mobilidades em de “larga escala” e de “curta escala”. Enquanto as de curta escala referem-se, basicamente, à mobilidade urbana, as de larga escala referem-se ao turismo internacional e aos movimentos transfronteiriços não cotidianos. Questiona-se, de antemão, se um movimento transfronteiriço como os realizados cotidianamente por moradores das linhas limítrofes não seriam um obstáculo a essa divisão proposta. Além disso, o paulatino surgimento de carros e rodovias automatizadas, apontado por Sheller (2014), faz questionar a centralidade da automobilidade num futuro próximo.

Por fim, a categoria das novas tecnologias de informação e comunicação – **novas TICs**, diz respeito a tudo aquilo que, no contexto das mobilidades, permite às pessoas movimentarem-se pelo espaço virtual, sem a premência de uma viagem corpórea. Porém, dada a extensão de tais mudanças nas dinâmicas social e econômica contemporâneas, as novas tecnologias perpassam outros aspectos centrais das mobilidades. Por consequência, desde que as novas tecnologias se consolidaram e foram incorporadas à viagem corpórea, o contexto do cotidiano e o das férias fluidificou-se, aspecto já comentado anteriormente (HANNAM; BUTLER; PARIS, 2014; COHEN; COHEN, 2012).

Em relação à última categoria, poder-se-ia dizer que as novas tecnologias da informação e comunicação são largamente utilizadas para o controle, monitoramento e vigilância, tanto no espaço urbano, quanto nos limites/fronteiras internacionais, a fim de “filtrar” os verdadeiros turistas (SHELLER; URRY, 2004) e diferenciá-los de potenciais criminosos.

Diante disso, assim como ocorre com os estudos turísticos, o “paradigma” das mobilidades também representa uma das novas abordagens para os estudos das fronteiras contemporâneas (Johnson et al., 2011; Richardson, 2013), as quais têm-se complexificado. Algumas fronteiras são eliminadas, outras refeitas, reforçadas e disseminadas, a exemplo das da União Europeia, permeáveis internamente e de difícil permeabilidade externamente (COHEN; COHEN, 2012).

As fronteiras têm despertado interesse na medida em que são estudadas como práticas socioespaciais, ou seja, em sua contínua construção a partir de uma performatividade de determinados indivíduos ou grupos: essa performatividade exprime a repetição estilizada de atos (JOHNSON et al., 2011). Entre elas, estão as performances de identidade nacional, nem sempre estáveis, muitas vezes ambivalente, conforme estudos de Zhang (2013) sobre a imigração de sujeitos-turistas entre Taiwan e China.

Outro estudo realizado sob o viés das mobilidades é o de Lin (2016), o qual se centrou em práticas de transportes, seu planejamento e inclusive suas falhas. A última prática a que se refere é a da operacionalização dos serviços de transporte, em que todo o *staff* é responsável por essa performance, incluindo a manutenção dos veículos e das vias, em alguns casos; nesse sentido, “traduzem” os planos de transporte em mobilidade real(izada). Contudo, o autor nos lembra que essa performance é co-realizada pelos usuários dos transportes/turistas. Lin (2016) nota, ainda, uma dialética entre a performance programada e a efetivamente realizada (muitas vezes burlada) como a dos aeroportos (LIN, 2016), em que a imigração por aduana também ocorre.

As fronteiras, terrestres, marítimas ou aéreas, interessam às mobilidades na medida em que representam um desses locais fixos ou uma dessas situações liminares em que o movimento é cessado, diminuído, controlado ou até mesmo interrompido.

Essa característica é explicitada por meio da expressão *moorings* (SHELLER, 2007; 2014), retomando-se a relação complementar que se estabelece entre fluidez e fixidez, mobilidade e imobilidade.

A cessão do movimento está por vezes relacionada aos “regimes de mobilidade”. Esses regimes de mobilidade dizem respeito a prerrogativas, exigências ou impedimentos em torno da transposição de limites internacionais, a exemplo dos vistos, nas suas diferentes modalidades (SHELLER, 2014; ZHANG, 2013). Dizem respeito, ainda, às práticas de fronteirização, que são cotidianas para seus moradores (RICHARDSON, 2013); e, ainda, as práticas de fronteira política, de forma geral, aludidas anteriormente, as quais se referem ao monitoramento de dados e vigilância, tais como, novos portões de entrada, adoção de passaportes biométricos, enfim, procedimentos expandidos de segurança em aeroportos e aduanas terrestres (JOHNSON et al., 2011), sem olvidar da premência das novas tecnologias da informação e comunicação, que potencializam o controle e a vigilância.

Diferentes regimes de mobilidade (transfronteiriça) referem-se à motilidade, a qual pode ser explicada por meio de um capital de mobilidade (KAUFMAN; MONTULET, 2008 apud SHELLER, 2014) de que dispõem os indivíduos, enquanto que a mobilidade propriamente dita é a efetivação dos movimentos e a vivência dessa (i) mobilidade. Richardson (2013) fala em uma mobilidade potencial e outra, real. Lévy (2001), por sua vez, a partir da Geografia dá encaminhamento semelhante à questão, abordando três “virtualidades” da mobilidade, quais sejam, a mobilidade como possibilidade, como competência e como capital. Há que se destacar a respectiva “distribuição desigual dessas capacidades e competências” (SHELLER, 2014, p. 9).

O “paradigma” das mobilidades não se pensa como apologia à conquista de uma mobilidade irrestrita por todas as pessoas ou grupos em todos os lugares ou países. Ao contrário, busca problematizar as mobilidades e imobilidades – em que a fronteira é tributária dessa ambivalência da mobilidade – tratando-as ora como desejáveis, ora como necessárias ou mandatórias (BAUMAN, 1999; BIANCHI; STEPHENSON, 2013). Larsen, Urry e Axhausen (2007) abordam essa dualidade, entre outros aspectos, a partir de determinadas obrigações sociais que ensejam o movimento e as viagens, mesmo que aparentemente sejam opcionais, já que a vida social, cada vez mais conduzida a distância, requer deslocamento. Ainda, problematizam o rompimento da dicotomia presença-ausência, a partir das tecnologias de comunicação que atualmente permitem simultaneidade no contato face-a-face – co-presença, no vocábulo de Urry (2002).

Em termos de deslocamentos “desejáveis” – contexto no qual os turistas são em geral privilegiados – há que se mencionar aqueles tido como legais, em detrimento de outros, indesejáveis porque ilegais e/ou ilegais porque indesejáveis. Não se trata de defender uma permeabilidade irrestrita das fronteiras, o que poderia comprometer a soberania de muitos países, tornando-os desprotegidos (BENTO, 2012), e abordar criticamente a realidade da (i) mobilidade na fronteira. Sur (2013 apud STEPHENSON, 2013), por exemplo, defende o rompimento da dicotomia movimentações legais e ilegais nas/pelas fronteiras, no sentido de que muitos fluxos, por serem indocumentados – e, portanto, considerados ilegais e vice-versa, são desconsiderados pelos estudos, o que impediria a compreensão mais acurada do movimento contínuo de se (re/des) fazer fronteiras.

De todo, tem-se apregoado o direito à mobilidade na pauta de direitos humanos mais amplos (BIANCHI; STEPHENSON, 2013; SHELLER, 2011), assim como a mobilidade urbana é pauta atual das reivindicações do direito à cidade (ALLIS, 2013).

Esse direito de mobilidade está inserido no contexto do turismo global e de uma cidadania pretensamente global, embora se reconheçam sérios obstáculos à plena consecução dessa cidadania. A movimentação de determinados grupos, de determinadas nacionalidades é comumente associado ao risco e à ilegalidade, comprometendo o movimento desses grupos (BIANCHI & STEPHENSON, 2013).

O grande paradoxo da mobilidade é o que se manifesta na relação entre o que Bauman (1999) chama de “turistas” e “vagabundos”: enquanto os primeiros podem escolher quando, como e para onde se movimentar, os segundos assistem imóveis a essa movimentação. Enquanto o espaço dos primeiros é o mundo, os segundos estão condenados à sorte do que representa o “lugar” onde estão (BAUMAN, 1999). Os turistas, ao gozar de mobilidade quase irrestrita, são por vezes responsáveis por restringir a mobilidade urbana das comunidades locais em determinadas destinações turísticas, conforme apontam Bianchi e Stephenson (2013). Desse modo, a (i)mobilidade é sinalizadora de desigualdade social ao mesmo tempo em que a reforça (BAUMAN, 1999).

Nesse sentido, têm-se os refugiados, que mesmo desejando, ou melhor, necessitando moverem-se, comumente não lhes é reservado esse direito. Ainda, são recorrentes em cidades brasileiras – e até mesmo cíclicos temporal e espacialmente –, a partir de históricas políticas “higienistas”, os casos de remoção ou desapropriações de ocupações de movimentos sociais urbanos pró-moradia, em que ocorre a “movimentação” desses grupos à revelia de seu desejo e da sua necessidade. Nesses e noutros casos, aplicando o que é apresentado em Sheller (2014), é restrita a motilidade desses indivíduos e grupos.

Conforme foi possível se verificar, retifica-se o que inicialmente fora dito acerca da proposição do “paradigma” das mobilidades de suscitarem novas questões e as problematizarem diferentemente, de forma transdisciplinar e integrada. Acredita-se ser possível e necessário ir além dos estudos mais tradicionais da fronteira pautados pela Geografia Política, abarcando perspectivas como a cultural (JOHSON et al., 2011), embora não sejam por si sós suficientes. Isto posto, no presente trabalho as mobilidades são o principal nexos e a mediação mais relevante entre investigação turística e estudos fronteiriços.

3 ASPECTOS METODOLÓGICOS

Esta seção de metodologia está dividida em duas partes, quais sejam: uma primeira, na qual há explicitação dos procedimentos de pesquisa empregados e o enquadramento da pesquisa realizada; a segunda, que apresenta um breve panorama histórico-geográfico do Chuí-RS, com ênfase na sua condição de fronteira.

3.1 Tipo de Pesquisa e Procedimentos

Este é um dos trabalhos que foram derivados de um projeto de pesquisa cuja primeira fase foi de referencial bibliográfico acerca de mobilidades turísticas e de fronteiras e composto de pesquisa documental, realizadas para se obter dados secundários sobre a área em estudo e para se conhecer políticas e documentos oficiais sobre fronteiras e esferas de atuação de alguns órgãos públicos. Nesse período, houve participação de uma aluna bolsista, além do professor-coordenador do projeto. O trabalho se configura predominantemente como um estudo de caso único, que, devidamente combinado a outros, pode compor estudo de caso múltiplos.

Ainda, foram utilizados dados documentais a partir de consulta à página *web* TripAdvisor®, considerando os comentários dos usuários relacionados à *internet* nos sete meios de hospedagem (hotéis) situados próximos à conturbação da linha-limite entre os dois países, na área de maior concentração desses estabelecimentos, área essa com funções comerciais no centro das cidades-gêmeas (estas serão explicadas posteriormente). Apenas três dos hotéis, após contato telefônico, responderam com informações de caracterização do empreendimento. Desses, o maior possui 72 leitos, o outro, 25 e o menor, 13. Somente um deles, o maior, soube precisar a data de inauguração: 1990.

A coleta de dados no TripAdvisor® foi realizada em 18 de setembro de 2016, sem filtro de período de postagem. Ou seja, consideraram-se todos os comentários realizados na página sobre os sete hotéis da faixa de fronteira. A coleta de dados considerou a menção dos usuários dos estabelecimentos hoteleiros, registrando-se o número de comentários positivos e negativos.

Na segunda fase, realizou-se trabalho de campo a fim, para observações e entrevistas, tendo contado com quatro voluntários, que participaram em períodos distintos. A realização de observações diretas – uma preliminar, como pré-teste, e outras duas propriamente ditas –, contou com anotações em diário de campo, e também algumas entrevistas. Tais procedimentos estiveram localizados num trecho de seis quarteirões da Avenida Uruguai, no Chuí (lado brasileiro), onde há concentração de casas comerciais diversas (tais como supermercados, lojas de roupas e calçados, além de restaurantes e comida de rua), a fim de descrever todo o tipo de comércio ali realizado e os principais tipos de mercadorias oferecidas. Também foram feitos registros fotográficos nos diversos campos da pesquisa.

Cabe esclarecer que o perímetro percorrido ficou restrito ao “lado” brasileiro, mesmo que a alguns metros do “lado” uruguaio, dado o fato de que o trabalho no “exterior” envolveria: procedimentos de afastamento do docente/pesquisador, implicações para a cobertura de seguros dos estudantes, bem como a impossibilidade de transporte oficial para o “lado” uruguaio (para distâncias ocasionalmente não alcançáveis a pé).

Destaca-se que foi percorrido pelos pesquisadores o trecho da Avenida Uruguai referido anteriormente, estando eles munidos de prancheta e celular com câmera. Como já era de se esperar, por duas vezes fomos questionados por proprietários ou funcionários de estabelecimentos desta avenida, acerca do que estaríamos fazendo por ali. Também nos ocorreu o mesmo ao nos aproximamos de um dos três guardadores de carro entrevistados, quando um dos seus parceiros de negócio, presumivelmente o responsável, nos questionou. Consideramos que o simples fato de sermos instados a esclarecer-lhes os motivos de nossa incursão, embora fosse no espaço público da calçada, mostra a preocupação desses agentes de mercado locais, acerca de se lhes recair alguma fiscalização inesperada, ou ainda, a aplicação de alguma sanção por determinada prática ilícita, tendo em conta leis municipais, estaduais ou mesmo federais. Esses ocorridos podem estar associados a uma certa “atmosfera” de ilegalidade ou de criminalidade, comumente presentes nas fronteiras, o que por si só é evidência para a pesquisa. Por outro lado, consideramos que é eticamente relevante que os sujeitos pesquisados (embora não o fossem diretamente) tenham informações sobre a pesquisa sendo realizada, para que estejam seguros que esta não lhes cause danos de tipo algum.

Já as entrevistas analisadas foram concedidas por: um gerente de hotel; delegado da Polícia Federal; superintendente da Receita Federal; dois frentistas/atendentes de postos de combustíveis localizados na rodovia; responsável pela

estação rodoviária; taxistas; e, dois guardadores de carro que atuavam no recorte pré-delimitado, todas no Chuí. Esclarece-se que os guardadores foram os disponíveis nesse recorte da avenida, tendo havido um pré-teste, abordados um a um, no sentido leste-oeste.

Todas as entrevistas foram realizadas a partir de um roteiro semiestruturado. As respostas dos sujeitos foram anotadas, a fim de evitar a reatividade que o gravador de áudio poderia oferecer, exceto a entrevista com o delegado da Receita Federal – órgão responsável por tributos federais e controle aduaneiro – a primeira a ser realizada, com gravação e transcrição na íntegra. No primeiro caso, alguns trechos com expressões mais representativas dos sujeitos, foram anotados na íntegra, outras, registradas na sua ideia central de resposta a determinada pergunta, a fim de não inviabilizar as anotações.

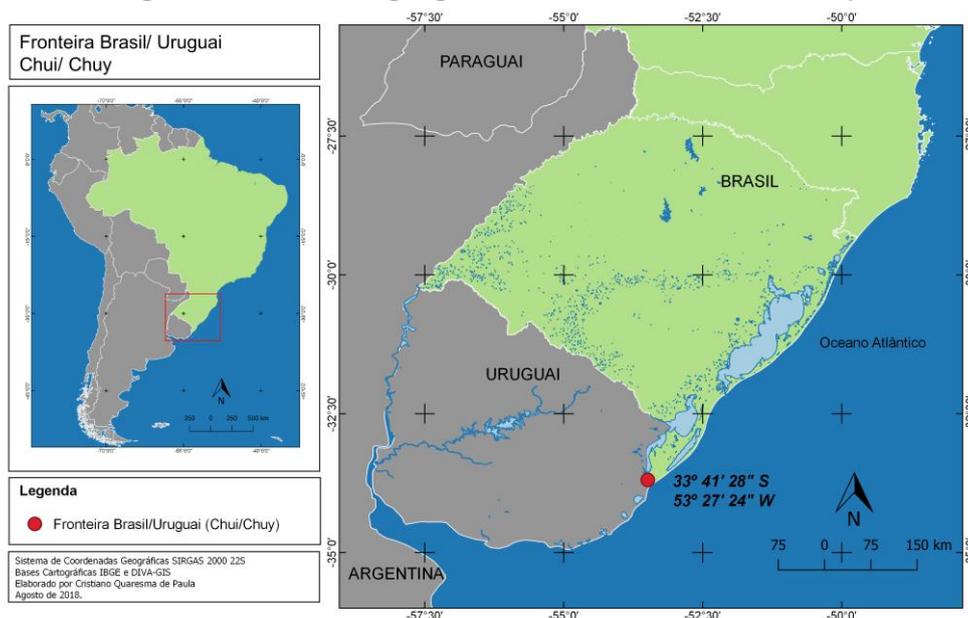
3.2 Breve perfil da área de estudo

Tem-se que a demarcação das fronteiras entre Brasil e Uruguai permaneceu imprecisa até o Tratado Definitivo de 1851, por meio do Uruguai reconheceu a demarcação dos Campos Neutrais – trecho entre a atual Estação Ecológica do Taim ao Chuí – pelo Império Brasileiro. O povoado do Chuí teve origem a partir de um posto militar na fronteira. Este posto foi ao longo do tempo destruído e reconstruído algumas vezes devido à instabilidade militar na região (IBGE, 2016).

O então povoado do Chuí passou a pertencer a Santa Vitória do Palmar em 1872, quando este foi elevado à categoria de vila, tendo sido criado oficialmente como município posteriormente, pela lei nº 945 de 15 de maio de 1874. O Chuí pertenceu ao município de Santa Vitória do Palmar até 1995 (IBGE, 2016), ano em que obteve sua emancipação. O município gaúcho do Chuí tem população estimada de 6.368 habitantes (IBGE, 2016). Para efeitos de comparação, Chuy, Uruguai – homônima da cidade brasileira ou vice-versa –, tem população de 9.676 habitantes, tendo sido criada em 2010, pelo decreto 5/2010 (URUGUAY, 2016; ROCHA, 2016).

A fronteira Chuí-Chuy está situada no extremo sul do Brasil e no nordeste do Uruguai, próxima ao Oceano Atlântico. A Figura 1 apresenta mapa de localização da fronteira Chuí-Chuy em relação ao Uruguai, estuário da Prata (Uruguai/Argentina) e parte do estado do Rio Grande do Sul (Brasil).

Figura 1 – Situação geográfica da fronteira Chuí/Chuy



Fonte: elaboração de Cristiano Quaresma de Paula (2018).

A área possui como principais rodovias de acesso a BR-471 (Brasil) e a Ruta 9 (Uruguai). Chuí-Chuy está/estão localizado(s), pelo “lado” brasileiro, a 511 km da capital do estado gaúcho, Porto Alegre. Do “lado” uruguaio, está-se: a 140 km de Rocha, capital do Departamento homônimo, onde está Chuy; a 224 km de Punta del Este, o maior complexo turístico do país; a 333 km de Montevidéu, capital nacional; e, a 509 km de Colonia del Sacramento, cidade a partir da qual é possível se chegar a Buenos Aires, capital da Argentina, em cerca de 40 minutos de travessia fluvial.

Ainda sobre acessos, há também estradas secundárias: a RS-699, que conduz aos balneários da Barra do Chuí, e Barra del Chuy (acessado por ponte internacional sobre o Arroio Chuí, já no “lado” uruguaio). Ambos os balneários, frequentados principalmente por uruguaios, ficam a 15 km de Chuí/Chuy (sendo que o brasileiro é pertencente a Santa Vitória do Palmar). Estão próximos ao encontro do Arroio Chuí e seus molhes, no encontro com o oceano. Próximo dali, na localidade da Barra do Chuí (Brasil), está o ponto extremo sul do país.

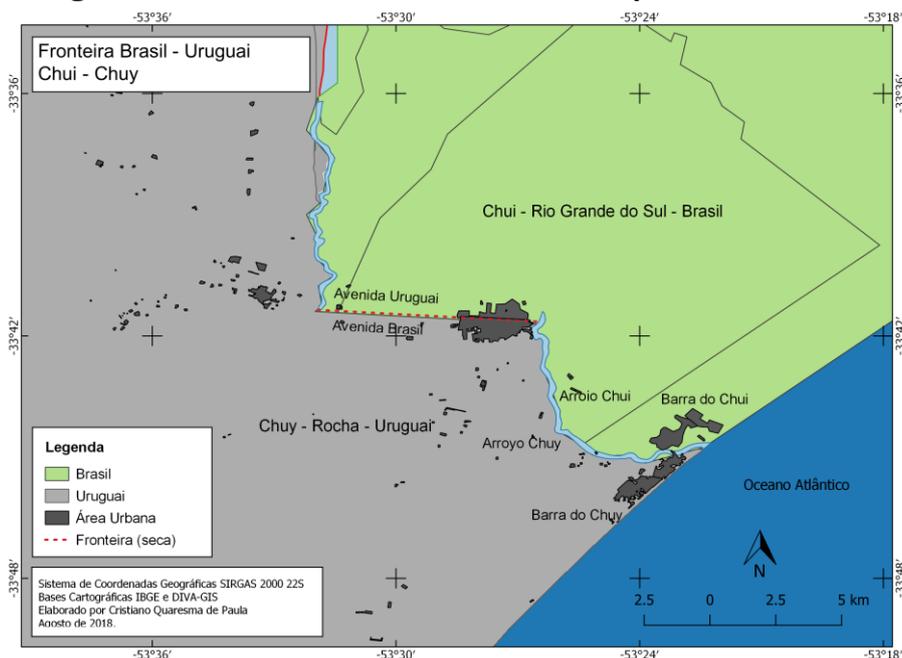
Há serviços de transporte rodoviário coletivo a partir do Chuí-RS com destino a algumas cidades, com as respectivas frequências diárias durante a semana: Santa Vitória do Palmar (três), Pelotas (três), Camaquã, Porto Alegre e Rio Grande (duas cada). Já de Chuy, Uruguai, há serviços regulares para uma série de pequenos municípios e um número maior de empresas, tais como, Rocha, Maldonado, Punta del Este e Montevidéu. Além disso, duas companhias, uma brasileira e uma uruguaia, passam pela área ao realizarem os trajetos das linhas internacionais regulares, São Paulo/Montevidéu e Porto Alegre/Montevidéu (KUNZ; TOSTA, 2016b). A cidade brasileira de Chuí conta com terminal rodoviário, o que ainda não ocorre com Chuy, que estaria prestes a ter inaugurado um terminal. Não há transporte público urbano nessa(s) cidade(s).

Quanto a acesso aéreo, os aeroportos internacionais mais próximos com operações regulares diárias são os de Pelotas, Montevidéu e Porto Alegre. Kunz e Tosta (2016) estudaram a oferta de transporte aéreo a essas cidades, considerando-se como sendo as que servem a fronteira Chuí/Chuy. Evidenciou-se a dependência dos

aeroportos de Porto Alegre¹ – quando para viagens pelo território brasileiro, com dependência do *hub* “São Paulo” –, e de Montevideú² – quando para viagens para algumas cidades sul-americanas, com dependência, embora menor, do *hub* “Buenos Aires”.

Porém, longe das capitais de seus departamentos/estados e países, as cidades de Chuí e Chuy estão a um passo uma da outra, literalmente. Conforme a Figura 2, há com a “linha divisória” reta (ao centro) e pelo Arroio Chuí (a leste), característica, no centro, da fronteira seca, ou de cidades-gêmeas, comum na fronteira Brasil-Uruguai, pois não há barreiras “geográficas” de difícil transposição na fronteira entre os países (BENTO, 2012).

Figura 2 – Adensamento urbano Chuí-Chuy e a linha-limite



Fonte: elaboração de Cristiano Quaresma de Paula (2018).

O adensamento Chuí-Chuy está entre as aduanas e não propriamente sobre a linha-limite. Nesse caso, “a tensão [característica da vigilância e das inspeções] é deslocada para as estradas de ingresso nas suas cidades-gêmeas fronteiriças” (BENTO, 2012, p. 49) e não no meio do núcleo binacional. Como cidade-gêmea, a articulação Chuí-Chuy é classificada como de fronteira seca; a interação fronteiriça das cidades-

¹ O Aeroporto Internacional Salgado Filho, em de Porto Alegre, é o principal do estado gaúcho. É administrado pela empresa Fraport, embora com 49% de controle pela Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero). Em 2016 teria recebido 7,4 milhões de passageiros, embora a capacidade seja para 8 milhões. Apenas em torno de 5% dos passageiros embarcam em voos internacionais. E, enquanto ranking nacional, o aeroporto figurou na oitava posição em 2011 (OS 10..., 2016) – apenas para se ter um panorama.

² O Aeroporto Internacional de Carrasco, em Montevideú, é o principal do país uruguaio. É administrado pela empresa Puerta del Sur S/A. Em 2014, 1,67 milhão de passageiros utilizaram-se do aeroporto, embora a capacidade seja para 4 milhões de passageiros anuais. Da movimentação de 2014, cerca de 464.000 passageiros embarcaram para São Paulo (a rota mais movimentada), e 267.000 para Buenos Aires, a segunda rota mais movimentada. Um percentual de 79% embarca em voos internacionais (CARRASCO..., 2015), dada a pequena extensão territorial do país e a proximidade com cidade de países vizinhos.

gêmeas é do tipo sinapse, o qual “refere-se à presença de alto grau de troca entre as populações fronteiriças; é apoiado pelos Estados contíguos” (BRASIL, 2008, p. 27).

As cidades-gêmeas se destacam dentro dos espaços estratégicos para o fomento de políticas públicas para a faixa de fronteira brasileira, tal e qual ocorre com Chuí e Chuy. Destaca-se o fato de que as cidades-gêmeas sejam o meio geográfico que melhor caracteriza a zona de fronteira, por apresentarem grande potencial de integração econômica e cultural (BRASIL, 2008). E, dentre as possibilidades da integração nessas áreas está o turismo, na medida em que as cidades-gêmeas “[...]representam um conceito fronteiriço relevante de desenvolvimento acoplado da dinâmica dos fluxos turísticos endógeno[s] e exógenos” (SENHORAS, 2015, p. 25).

4 ANÁLISE E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS

A análise qualitativa busca compilação, articulação e síntese dos resultados para melhor elucidar as categorias *a priori*, propostas por Hannam, Butler e Paris (2014) – materialidades, automobilidades e novas TICs.

4.1 Materialidades

A primeira categoria, das materialidades, é abordada precipuamente por meio do turismo de compras, característico da fronteira. Para o gerente de hotel entrevistado, o tipo de turismo mais expressivo na área é o de compras associado ao lazer. Segundo ele, geralmente o turista brasileiro fica somente um dia na cidade, pois esse turista está de passagem e gosta de compras e bons restaurantes.

O delegado da Receita Federal, quando perguntado sobre restrições ao transporte de alguns alimentos, nos diz que: “Acontece, a gente tem do lado uruguaio a qualidade da carne que é muito boa, queijos, que então são produtos não industrializados que podem causar, eles têm entrada vetada porque eles podem causar problemas de saúde grave.” (DO FANO, 2015). Nesses casos, há trabalho conjunto com o Ministério da Agricultura ou Agência Nacional de Vigilância Sanitária – Anvisa.

Os uruguaios, segundo o que observa o gerente de hotel entrevistado, ficam de dois a três dias na cidade. O gerente elenca os principais produtos adquiridos pelos uruguaios: café, refrigerante (ele cita marcas globais), além de erva-mate. As observações diretas realizadas em recorte pré-delimitado dão conta do movimento de uruguaios em busca de produtos do “lado” do Chuí (Brasil). Enquanto os brasileiros, com poder aquisitivo maior, costumam buscar *free shops* e outras lojas no lado oposto da rua (“lado” uruguaio), os vizinhos estrangeiros buscam itens triviais. É comum observar-se pessoas com grande volume de compras ou levando-as até seu automóvel (placas uruguaias), possivelmente para alguma revenda. As mais importantes casas comerciais do quadrante são supermercados (alguns novos), farmácias, lojas de roupas, calçados, e da linha “cama, mesa e banho”.

Há alguns poucos serviços de alimentação relativamente caros operando e, por outro lado, há diversas barracas de comida de rua, servindo alguns alimentos da culinária árabe e outros mais comuns no Uruguai do que Brasil (*empanadas*³, *torta frita*⁴, *pancho*⁵, etc.). Além dessas barracas, há ambulantes vendendo toda sorte de

³ Espécie de pastel assado, em geral salgado, presente na culinária argentina e uruguaia, sobretudo.

⁴ Tipo de massa fina frita, sem recheio, e sem gosto doce ou algo muito bem definido. Também muito comum no Uruguai e nas fronteiras brasileiras com o referido país.

produtos (acessórios, eletrônicos, cigarros, bebidas, *pen drives* com música latina, etc.). Os *pen drives* são comercializados dos dois “lados” da linha-limite; mas, independentemente do “lado”, tem como consumidor principal os uruguaiois.

Especialmente nos supermercados é possível encontrar promoções de produtos básicos, muito consumidos no Brasil. Essas promoções são expressas em peso uruguaio. Poucas apresentam cotação em reais. Quando isso ocorre, apresentam câmbio desfavorável. Alguns praticam sua própria cotação do peso, possivelmente para compensar perdas na conversão.

Ainda em relação às materialidades do turismo de compras, há que se discorrer sobre a geração/coleta de resíduos, analisadas por meio da pesquisa de Pereira (2015). Nessa pesquisa foi observado acúmulo de resíduos, como grandes caixas, em frente aos estabelecimentos comerciais, como lojas e supermercados, o que compromete um bom aspecto ou a limpeza da cidade, mas não chega a ser fator de impedimento para que o turista escolha esse destino para turismo de compras.

Outro ponto observado por Pereira (2015) foram as margens da rodovia, na saída da cidade, antes da chegada às aduanas. Foram observados acúmulos consideráveis de resíduos característicos das compras, identificados por meios de sacolas e embalagens de *free shops* e caixa de produtos comercializados nessas lojas francas. Isso é explicado pelo menos em parte pela tentativa de tentar descaracterizar a compra e transformar um produto recém-adquirido, como um tênis, em objeto pessoal, ao calçar esse tênis. Assim, seria possível levar consigo um valor em mercadorias superior à cota de USD300,00 por pessoa. Essa situação, protagonizada pelos turistas de compra, apresenta um duplo aspecto da contravenção: um, tentar burlar a cota de compras; e, dois, contribuição à poluição ambiental, por meio do descarte de resíduos em local inadequado e sem acondicionamento (PEREIRA, 2015).

4.2 Automobilidades

Quanto às automobilidades, os frentistas/atendentes de postos de combustível observam que a maior parte dos turistas viaja de carro próprio, e que, comparando brasileiros a uruguaiois, os primeiros possuem automóveis superiores. Para os entrevistados, há nos feriados prolongados no Brasil e nos meses de verão maior afluência de brasileiros, enquanto que os uruguaiois, embora também viajem mais em feriados e na temporada, afluem de forma mais cotidiana. É exatamente em feriados que se observam veículos (brasileiros) de “alta qualidade”. O gerente de hotel entrevistado corrobora essa visão, complementando que os brasileiros possuiriam maior poder aquisitivo. Segundo ele, argentinos e uruguaiois “podem ter carro caindo aos pedaços mas viajam mais”. Uma das entrevistadas (posto de combustível) acrescentou que observa “casas rolantes” (*motor homes*). Nesse caso, além do abastecimento do veículo, diz permitirem o pernoite e cederem energia elétrica.

Os dados vão ao encontro dos de Pellegrero (2014): dentre os turistas por ela pesquisados, 59% utilizavam carro ou moto para acessar o destino (Chuy), e 7% declararam, entre outros, acesso por *motor home* ou a pé. Quanto ao período para viajarem para essa área, 64% costumava vir no período de dezembro a março, 34% declararam que a principal motivação de sua viagem é a compra em *free shops* e 26%, sol e praia ou “descanso” (PELLEGERO, 2014).

⁵ Espécie de cachorro-quente, porém com condimentos mais recorrentes nas cidades uruguaiois. O sanduíche é em geral aquecido numa chapa.

Os pesquisados dizem prestar informações aos clientes como parte dos serviços que prestam. Perguntados sobre esse assunto, consideram que os brasileiros em geral vêm melhor informados. Revelam que diferentemente dos brasileiros, que costumam ter dúvidas mais frequentes quanto a procedimentos de imigração, os/as clientes uruguaios costumam perguntar-lhes, por exemplo, sobre os supermercados mais baratos na localidade. Questionados sobre o quão “localizados” os turistas são, revelam que por vezes lhes perguntam: “aqui é Brasil ou Uruguai?”. Relatos semelhantes foram os dos guardadores de carro entrevistados. Uma delas diz ter por vezes observado turistas com um pé de cada lado da avenida a fim de fotografar esse fenômeno do limite internacional, ressaltando ainda que tal interesse seria maior nos brasileiros do que nos uruguaios.

O gerente da Receita Federal, ao falar sobre a integração e o contato de órgãos oficiais/aduanas, do Chuí e de Chuy (Uruguai), ressalta a tentativa de se uniformizarem procedimentos e o nível de rigor em termos de fiscalização. Considera, porém, que “na verdade existe, por exemplo, eles são mais rigorosos em questão de carta verde [seguro internacional de veículos] e nós [órgãos brasileiros] não somos tão rigorosos em relação a isso.” (DO FANO, 2015). Ainda sobre detalhes de procedimentos a serem compatibilizados, diz que

[...] existem algumas pequenas diferenças que eventualmente a gente conversa com eles [aduanas uruguaias], igual a um objeto de conversa que tivemos com eles foi em relação a autorização de veículos. Você, para entrar no Brasil, ou para sair, você tem que estar no seu carro ou então você tem que ter uma autorização, e o que estava acontecendo é que as vezes eles [aduanas uruguaias] estavam sendo um pouco mais rígidos e exigindo autorização por escrito do dono da empresa que era dona do carro [...].

Junto da observação realizada, os relatos coletados dos guardadores de carro que atuam na avenida dão conta do intenso trânsito de veículos, tanto em dias de semana, quanto aos finais de semana, na temporada/nos feriados ou fora deles. Os guardadores qualificam como “um inferno” ou “sempre tá cheio” o movimento de veículos. Diante disso, relatam que seu trabalho é vigiar os carros, mas também fazer sinal para evitar colisões, além de organizar o trânsito, tanto é que alertam que se deve ter cuidado ao transitar a pé.

Segundo eles, na fronteira há muito acidente envolvendo veículos, bem como respectivos problemas com a polícia, na medida em que motoristas “andam como loco [sic]”. Uma entrevista relatou um episódio em que vira uma motocicleta de alto valor estacionada tendo um espelho arrancado por conta de uma manobra de outro veículo e que, vendo isso, dirigiu-se ao motorista do veículo que realizara a manobra para avisar-lhe e alertar-lhe do ocorrido. Além das motocicletas “de turismo”, uma delas menciona o trânsito de ônibus de “bagageiros” (sacoleiros), o que se relaciona a materialidades características da mobilidade na/da fronteira em torno do turismo de compras.

No Chuí, haveria uma movimentação maior de uruguaios para o Brasil, principalmente em feriados, do que o contrário, sendo que os principais destinos para os brasileiros seriam o balneário de Punta del Este e o Parque Nacional de Santa Tereza. Distintamente da automobilidade está a mobilidade realizada por transporte coletivo, a qual, pelo contraste, merece ser também considerada, pela rigidez e limitações nos deslocamentos (HANNAM; BUTLER; PARIS, 2014). A responsável pela rodoviária do

Chuí apontou que o maior fluxo se dá no sentido Uruguai-Brasil, sobretudo na alta temporada, sendo marcante a presença de turistas estrangeiros, com destaque para “mochileiros” europeus, grupo que não dispõe de automóvel para seus deslocamentos em direção a destinos brasileiros como Florianópolis e Rio de Janeiro; a primeira, mais acessível durante a temporada, segundo a Rodoviária do Chuí.

Outro aspecto considerado foi o dos *moorings*. Falou-se no “aperto” à fiscalização de compras em finais de semana e identificaram-se algumas situações de excesso de produtos do mesmo tipo (como ventiladores), de veículos de cidades do sul do estado (RECEITA FEDERAL, 2016), caracterizando a aduana como um dos *moorings* (SHELLER, 2011), mais emblemáticos, sendo possível caracterizar a fronteira como um todo um *mooring*.

4.3 Novas TICS

As novas TICs referem-se a todos os dispositivos que, no contexto das mobilidades, permitem às pessoas movimentarem-se com mais facilidade pelo espaço real, além da mobilidade virtual em si (HANNAM; BUTLER; PARIS, 2014). Em entrevista ao superintendente da Receita Federal do Chuí, o mesmo relatou situações em que a tecnologia facilita a mobilidade dos viajantes. Entre elas, destaca-se a Declaração Eletrônica de Bens do Viajante (e-DBV), utilizada para declarar o valor de mercadorias para cobrança de tributos através da internet. Segundo o delegado, muitos turistas estão utilizando o aplicativo de celular disponibilizado pela Receita Federal e o preenchimento manual foi quase extinto.

Conforme a Receita Federal (2018), a e-DBV traz comodidade e praticidade aos turistas que dessa forma podem preencher e transmitir sua declaração ainda no exterior, com antecedência de até 30 (trinta) dias, e providenciar o pagamento antecipado do imposto de importação por *home banking*, agilizando sua passagem pela Aduana. Após o preenchimento e transmissão, o viajante deve apresentar-se à fiscalização da Receita Federal, no canal “bens a declarar”, munido do recibo de transmissão da e-DBV com código de barras (impresso ou na tela do celular) e, no caso de pagamento já realizado, do Documento de Arrecadação de Receitas Federais (DARF) e comprovantes de recolhimento.

Para os casos em que os viajantes que não realizam a declaração previamente, a Receita Federal do Chuí disponibiliza dois computadores para a utilização dos turistas brasileiros e estrangeiros que entram no país. Os computadores também podem ser utilizados pelos viajantes para pagamento de multas, já que o terminal não conta com serviços de autoatendimento bancário. Caso contrário, o turista deveria retornar ao centro do Chuí, que conta com três agências bancárias. Porém, conforme o entrevistado Do Fano (2015), tem-se notado que hoje em dia os viajantes estão utilizando os aplicativos de banco no celular, o que “melhorou muito, porque era um problema grave que a gente tinha e isso melhorou muito por causa da tecnologia”, possibilitando agilidade no processo.

O superintendente também destaca que os problemas com bagagem acompanhada e/ou desacompanhada têm sido evitados devido à informação disponibilizada na internet para os turistas, que cada vez mais estão tendo o hábito de se informar antes de viajar. O Guia do Viajante é um exemplo de publicação online que dispõe de informações variadas a respeito da legislação, tributação de mercadorias, proibições e restrições, entre outros, de forma simplificada e traduzida para cinco idiomas (inglês, espanhol, francês, alemão e italiano). O superintendente menciona

ainda que anteriormente esse trabalho de divulgação de informações se dava através de distribuição de folhetos, mas que agora se percebe, cada vez mais, que o turista se informa previamente através da internet.

A pesquisa também considera avaliar o que permite a utilização das TICs, ou seja, os serviços de internet na localidade da fronteira Chuí/Chuy. O gerente de hotel da fronteira considera o sinal de internet como sendo de má qualidade. À pergunta a esse respeito, respondeu dizendo “isso é um baita problema”, chegando a considerar essa a maior queixa dos hóspedes. Nota, porém, que os hóspedes a lazer demandam menos que os a negócios nesse sentido.

A esta pesquisa foi incorporada outra, aplicada com a finalidade de verificar a perspectiva dos usuários do TripAdvisor® quanto à qualidade dos serviços de internet oferecidos nos hotéis da fronteira Chuí/Brasil-Chuy/Uruguay. A partir de 502 resultados analisados, apontou-se que 61% dos turistas declarou estar insatisfeito (TOSTA; KUNZ, 2016). Conforme a mencionada pesquisa, as principais queixas foram relacionadas à qualidade do sinal, à indisponibilidade da rede e diferença de qualidade em quartos distantes da recepção. Um dos usuários comentou em 23 de outubro de 2015: “minha única reclamação é que, como meu quarto era o último do corredor, eu sequer encontrava o sinal de *wi-fi*, então tive que ficar na recepção para acessar internet”. Outro usuário comentou em 5 de dezembro de 2015: “como o hotel está sempre cheio o dono não se sente motivado a melhorar, apesar das inumeras [sic] reclamações dos hospedes”.

O registro da insatisfação dos clientes publicado em um importante site de viagens como o TripAdvisor® pode influenciar clientes que priorizam a qualidade de internet no processo de decisão do meio de hospedagem. Porém, como detectado na pesquisa mencionada, a insatisfação quanto à conexão *wi-fi* não é um problema interno de um hotel, mas sim de todos os estabelecimentos hoteleiros da fronteira, o que pode ser também um fator de influência na decisão de escolha do destino ou de pernoitar no destino.

O hoteleiro entrevistado considera que o problema de rede é infraestrutural, na medida em que a conexão seria da época da central telefônica (do *plug*). Também, reclama da companhia que fornece internet, quando diz que ela oferece apenas dois megaBytes por segundo (de velocidade), enquanto que na avenida principal haveria acesso a 120 mega Bytes por segundo. Além disso, verificou-se que é de conhecimento de alguns atores que a velocidade da banda larga no “lado” uruguaio é de qualidade superior ao oferecido no “lado” brasileiro da fronteira, o que é motivo recorrente de queixas. Apesar disso, o superintendente da Receita Federal ressaltou que apesar de a localidade estar sujeita à queda de internet devido a chuvas e trovoadas, atualmente não há ocorrências desse tipo de problema.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este trabalho buscou articular empiricamente as categorias das mobilidades turísticas de Hannam, Butler e Paris (2014) à condição de fronteira, utilizando-se um estudo de caso. Revelaram-se problemas e soluções, práticas cotidianas e extraordinárias, além de vozes e silêncios. Em termos de mobilidade turística, os agentes demonstram que há fronteiras – no sentido de convergências e mobilidade relativamente facilitada – mas também limites, jurídicos, infraestruturais, políticos – no sentido de restrições, paradas e proibições. Desse modo, o significante “fronteira” apresenta para, as mobilidades turísticas, significados paradoxais, o que é inquietante de se pesquisar.

A partir de dados coletados foi possível observar e descrever, ainda que de modo parcial, como determinadas materialidades compõem a performance dos agentes locais e também dos turistas, calcados no consumo de mercadorias de algum modo diferenciadas às das suas origens, quer sejam brasileiros, quer sejam uruguaios ou argentinos. Nesse sentido, há uma espécie área de contato em termos de produtos oriundos de distintos países, comum ao que se concebe por faixas de fronteira (troca e interação). No Chuí, são comercializados produtos para turistas oriundos do Uruguai, e no “lado” uruaio ocorre em geral o oposto.

Essa característica impacta e dinamiza o trânsito, sobretudo, de veículos automotores próprios: pela rodovia BR-471 circulam turistas do Uruguai para o Brasil e do Brasil para o Uruguai, à procura do turismo de sol e praia; pela Avenida Uruguai estes mesmos circulam, fazendo paradas para compras, somados aos turistas uruguaios das imediações, que afluem em grande medida a fim de adquirir determinados bens em supermercados. Isto leva a um trânsito intenso para o padrão de cidade de pouco mais de 6.000 habitantes, não fosse a condição fronteiriça e a consequente mobilidade que ali se manifesta e se processa, sem esquecer das imobilidades e do trânsito por vezes complicado para cidades desse porte.

Por fim, apontou-se como problema infraestrutural eminente o difícil acesso à internet, isto porque, fazendo parte da rede nacional brasileira, o Chuí se encontra no “fim” da linha, no sentido de ser um município de pequeno porte e distante da capital, motivo de reclamação de hóspedes, turistas em aduanas, gestores privados e entes oficiais do Estado brasileiro. Porém, é de conhecimento de alguns atores que a velocidade da banda larga é muito superior no “lado” uruaio.

Mostraram-se, neste trabalho, os diversos os atores envolvidos diretamente ou diretamente na mobilidade turística transfronteiriça. De todo modo, considera-se que já se avançou no sentido de “dar voz” a determinados agentes comumente invisibilizados, mas que (inter)atuam no sentido de permitir essa mobilidade transfronteiriça, tal qual se observou em suas dinâmicas peculiares. Sugere-se avançar na elaboração de ferramentas metodológicas qualitativas que busquem compreender como os turistas percebem e se engajam no movimento transfronteiriço.

Agradecimentos: agradecemos à Universidade Federal do Rio Grande (FURG), pela concessão de bolsa de pesquisa EPEC à acadêmica Eline Tosta, por um semestre letivo, permitindo sua inserção no projeto.

REFERÊNCIAS

ALLIS, T. No caminho das mobilidades turísticas. **Rosa dos Ventos**, v. 5, n. 4, 2013, p. 663-668.

AUGÉ, M. **Por uma antropologia da mobilidade**. Maceió: Edufal/Unesp, 2010.

BAUMAN, Z. **Globalização: as consequências humanas**. Rio de Janeiro: Zahar, 1999.

BENTO, F. R. Fronteiras, significado e valor – a partir da experiência das cidades gêmeas de Rivera e Santana do Livramento. **Conjuntura Austral**, v. 12, n. 3, 2012, p. 44-60.

BIANCHI, R. V.; STEPHENSON, M. L. Deciphering tourism and citizenship in a globalized world. **Tourism Management**, v. 39, n. 1, 2013, p. 10-20.

BISPO, M. S. Tourism as practice. **Annals of Tourism Research**, v. 61, n. 1, 2016, p. 170-179.

BRASIL. **Cartilha do Programa de Desenvolvimento de Faixa de Fronteira** – PDF. Brasília: Ministério da Integração Nacional, 2008.

CARRASCO elevó la actividad en 7,6; sigue abajo de 2011. **El País**, 31 jan. 2015. Disponível em: < <https://negocios.elpais.com.uy/negocios/noticias/carrasco-elevo-actividad-sigue-abajo.html>>. Acesso em: 10 set. 2018.

213

CASTRO, I. E. **Geografia e Política: território, instituições e escalas de ação**. Rio de Janeiro: Bertrand, 2005.

CASTROGIOVANNI, A. C. Paisagens sem fronteiras: geograficidade sem limites. In: BENI, M. C. (Org.). **Turismo: planejamento estratégico e capacidade de gestão – redes de produção**. Barueri: Manole, 2012, p. 29-44.

COHEN, E.; COHEN, S. A. Current sociological issues and theories in tourism. **Annals of Tourism Research**, v. 39, n. 4, 2012, p. 2177-2202.

DO FANO, D. **Entrevista concedida em 2015**.

JOHNSON, C. et al. Interventions on rethinking ‘the border’ in border studies. **Political Geography**, v. 30, n. 2, 2011, p. 61-69.

HALL, C.; PAGE, S. Progress in Tourism Management: from geography of tourism to geographies of tourism – a review. **Tourism Management**, v. 30, n. 1, 2009, p. 3-16.

HANNAM, K.; BUTLER, G.; PARIS, C. M. Developments and key issues in tourism mobilities. **Annals of Tourism Research**, v. 44, n. 1, 2014, p.171-185.

INSTITUTO BRASILEIRO DE PESQUISA E ESTATÍSTICA - IBGE. **Cidades** – Chuí. Brasília: IBGE, 2016.

KUNZ, J. As mobilidades turísticas como objeto de estudo: um panorama dos periódicos estrangeiros (2000-2014). **Rosa dos Ventos**, v. 7, n. 3, 2015, p. 377-391.

KUNZ, J. G.; PIMENTEL, M. R.; TOSTA, E. Mobilidades turísticas: cruzando os limites da fronteira. In: SEMINÁRIO DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO EM TURISMO - ANPTUR. 10., 2014, Fortaleza. **Anais...** São Paulo: Aleph, 2014.

KUNZ, J. G.; TOSTA, E. Fronteira Chuí-RS, Brasil/Chuy, Uruguai: potencialidades empíricas de estudo das mobilidades turísticas. In: SEMINÁRIO DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO EM TURISMO - ANPTUR. 12., 2016a, Fortaleza. **Anais...** São Paulo: Aleph, 2016.

_____. Turismo e Mobilidade: um diagnóstico da acessibilidade geográfica à fronteira Chuí-Rio Grande do Sul/RS, Brasil/Chuy, Uruguai. **Turismo & Sociedade**, v. 9, n. 3, 2016b, p. 1-25.

LARSEN, J., URRY, J.; AXHAUSEN, K. W. Networks and tourism: mobile social life. **Annals of Tourism Research**, v. 34, n. 1, 2007, p. 244-262.

LEVY, J. Os novos espaços da mobilidade. **Geographia**, v. 3, n. 6, p. 1-11.

LIN, W. Transport provision and the practice of mobilities production. **Progress in Human Geography**, v. 42, n. 1, 2016, p. 92-111.

LOHMANN, G.; CASTRO, R.; FRAGA, C. L. Transportes e destinos turísticos: planejamento e gestão. Rio de Janeiro: Elsevier, 2013.

OS 10 aeroportos mais movimentados do Brasil. **Exame**, 5 jan. 2012. Disponível em: <<https://exame.abril.com.br/brasil/os-10-aeroportos-mais-movimentados-do-brasil/>>. Acesso em: 10 set. 2018.

PALHARES, G. L. **Transportes turísticos**. São Paulo: Aleph, 2003.

PELLEGERO, D. A. **Caracterização do perfil e análise das motivações dos visitantes dos free-shops do Chuy/UY**. 2014. Monografia (Graduação em Turismo Binacional) – Universidade Federal do Rio Grande, Santa Vitória do Palmar, 2014.

PEREIRA, T. N. C. **Turismo de compras e geração de resíduos sólidos: um estudo no Chuí-RS, Brasil**. Monografia (Graduação em Turismo Binacional) – Universidade Federal do Rio Grande, Santa Vitória do Palmar, 2015.

RECEITA FEDERAL. **O que é e-DBV?** Brasília: Receita Federal, 2016.

RICHARDSON, T. Borders and mobilities: introduction to the special issue. **Mobilities**, v. 8, n. 1, 2013, p. 1-6.

SANTOS, M. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. São Paulo: Edusp, 2008.

SENHORAS, E. M. Diplomacia e paradiplomacia turística fronteiriça. In: DE PIERI, V. S. G. & Teles, R. M. de S. (Org.). **Turismo e relações internacionais: fronteiras transnacionais, paradiplomacia das cidades e inserção internacional do Brasil**. Rio de Janeiro: Cenegri, 2015, 17-45.

SHELLER, M. Mobility. **Sociopedia**, s.v. (s.n.), 2011, 1-12.

_____. The new mobilities paradigm for a live sociology. **Current Sociology**, v. 62, n. 6, 2014, p. 789-811.

SHELLER, M.; URRY, J. **Tourism mobilities: places to play, places in play**. Londres/Nova Iorque: Routledge, 2007.

TOSTA, E.; KUNZ, J. Mobilidades turísticas e novas Tics: Um estudo sobre serviços de internet na fronteira Chuí-Chuy (Brasil-Uruguai). In: CONGRESSO INTERNACIONAL DE TURISMO DO EXTREMO SUL - CITES, 6., 2016, Santa Vitória do Palmar. **Anais...** FURG: Santa Vitória do Palmar, 2016.

URRY, J. Mobility and proximity. **Sociology**, v. 36, n. 2, 2002, p. 255-274.

ZHANG, J. J. Borders on the move: cross-strait tourist' material moments on 'the other side' in the midst of rapprochement between China and Taiwan. **Geoforum**, v. 48, n. 1, 2013, p. 94-101.

***Tourist mobilities on borders under local agent's perspective:
a study in Chuy-RS, Brazil***

Abstract

Mobility and tourism are imbricated phenomena. The new mobilities paradigm emerges as a way for better understanding contemporary society, in which tourism is an important feature. Considering that frontiers are differentiated spaces in their social and territorial specific dynamics, this work aims to understand how tourist mobilities are processed on border areas, from the perspective of their local agents. The case studied is Chuí town (southern Brazil), on the border with Chuy, Rocha (northeastern Uruguay). As analysis categories were used materialities, automobilities and new ICTs (Hannam, Butler & Paris, 2014). Bibliographical and documentary research were carried out. Besides, there was field research, in which interviews were granted by certain agents, as well as observations done in preselected points. The research shows a wide flow of people and goods, from Brazil to Uruguay and vice versa, but not in an unrestricted way. It was observed as tourist' and agents' mobility performance, besides certain specificities in the movement, some inequalities between Brazilians and Uruguayans in the type of goods demanded by them, and the standard of the trips of automobile, with the advantage of the first ones. Internet access, related to new ICTs, was assessed by some agents and tourist a certain obstacle to mobility and permanence. Also, it was intended to give chance to certain "invisible" agents to speak, like car watchers and gas station attendants.

Keywords: *Tourist mobilities. Borders. Chuí-Brazil.*

Artigo recebido em 12/04/2018 e aceito para publicação em 18/09/2018.