

# A multiplicação das fronteiras nos trânsitos migratórios: experiência de uma travessia a barco

*The multiplication of borders in migratory transits:  
an experience of a boat crossing*

**CAIO FERNANDES<sup>1</sup>**

Centro Brasileiro de Análise e Planejamento (CEBRAP)

São Paulo, Brasil

**Resumo:** Nos estudos migratórios, o trânsito é considerado um dos aspectos cruciais para compreender a complexidade e os múltiplos efeitos que a fronteira pode produzir, culminando em desigualdades profundas nas formas e experiências de mobilidade. O objetivo do texto é mostrar que, ao contrário de um simples deslocamento de um ponto a outro, esses trânsitos desvelam diversas variações situacionais dos regimes de controle migratório e evidenciam como a fronteira e seus efeitos se fazem sentir muito além dos limites dos Estados Nacionais. Metodologicamente, parto de uma entrevista semiestruturada de um migrante guineense que relata sua experiência de trânsito no porão de um barco com o objetivo de chegar à Europa. Seu relato detalha os preparativos da travessia e os acontecimentos no trânsito, demonstrando como se deparou com aspectos inimagináveis das fronteiras que tornaram a jornada uma constante batalha entre a vida e a morte.

**Palavras-chave:** fronteira; migrações internacionais; trânsitos migratórios; mobilidade.

**Abstract:** In migration studies, transit is a crucial aspect for understanding the complexity and multiple border effects, occurring in profound inequalities in forms and experiences of mobility. The aim of this article is to show that, as opposed to simply moving from one point to another, these transits reveal many situational variations in migration control regimes and show how the border and its effects are felt far beyond the boundaries of states. Methodologically, I use a

---

1 - Doutor em Geografia pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ). Pesquisador de Pós doutorado no Centro Brasileiro de Análise e Planejamento (CEBRAP). ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-8188-2302> E-mail: [caio\\_fernandes1986@hotmail.com](mailto:caio_fernandes1986@hotmail.com)

semi-structured interview with a Guinean migrant who recounts his experience of transit in the hold of a boat with the goal of reaching Europe. His account details the preparations for the crossing and the events in transit, showing how he encountered unimaginable aspects of the borders that made the journey a constant battle between life and death.

**Keywords:** border; international migration; transit migration; mobility.

## INTRODUÇÃO

Conheci François, guineense então com 19 anos, em 2019, durante uma festa realizada em um Centro Cultural na cidade de São Paulo. Ele estava discotecando em uma mesa de som onde se destacavam duas bandeiras: a do Brasil e a de Guiné Conacri, parcialmente sobrepostas. Entre um set e outro, conversamos um pouco, junto aos demais presentes, e um dos assuntos iniciados por ele foi a maneira como havia chegado à América do Sul. François relatou ter se escondido com alguns amigos em um barco que saía da Guiné na expectativa de chegar à França. Porém, o destino da embarcação era outro: a Argentina. Assim, a viagem que em seus cálculos prévios demoraria sete dias levou quatorze. Ele relatou brevemente alguns dos horrores vividos em seu trânsito migratório, jornada esta que será apresentada neste artigo.

O principal objetivo do artigo é colocar em destaque as experiências corporificadas do trânsito migratório no intuito de compreender as desigualdades e tensões presentes na (i)mobilidade e as formas e efeitos que as fronteiras assumem nesse movimento. A ênfase no trânsito migratório se justifica pelo fato de que cada vez mais a mobilidade dos migrantes tem sido vigiada e controlada, tornando o movimento entre dois pontos mais complexo, arriscado e fragmentado. O argumento do artigo é que a fronteira opera como elemento crucial na mediação desses trânsitos, articulando lugares, atores e práticas de controle que se materializam em distintos objetos, lugares, imagens, tempos e sujeitos. As fronteiras não operam somente como uma metáfora de um muro que exclui, mas também que inclui seletivamente, ampliam e diminuem riscos nos trânsitos mesmo distantes de seus limites físicos. Portanto, a fronteira torna-se um componente fundamental na problematização da mobilidade e na compreensão das formas de controle sobre a circulação, produzindo experiências desiguais a partir dos efeitos que exercem sobre os migrantes.

O artigo está dividido em três seções, além da introdução e das considerações finais: a primeira apresenta a perspectiva metodológica do artigo, centrada nas narrativas das trajetórias dos migrantes. A segunda aprofunda os pressuposi-

tos críticos acerca da fronteira a partir de alguns marcos teóricos da mobilidade e da evolução do controle de fronteiras europeu, que tem como um dos efeitos a incerteza e a precarização na mobilidade migratória, por vezes redirecionando pessoas a outros lugares do mundo. E a terceira traz a narrativa de François sobre sua experiência em trânsito e a relação com alguns dos conceitos debatidos anteriormente no artigo.

## METODOLOGIA

O plano metodológico proposto dialoga com perspectivas orientadas pela chamada virada das mobilidades (Urry, 2007; Adey, 2010; Telles, 2010; Cresswell, 2010; Freire-Medeiros, Telles, Allis, 2018; Freire-Medeiros e Lages, 2020), junto a perspectivas que tomam o trânsito migratório (Collyer, 2007; Hess, 2012; Hess e Kaspareck, 2017; Álvarez-Velasco, 2016; 2023 Miranda, 2021) como recurso central para problematizar a produção desigual do espaço através do movimento. Sob essa perspectiva, o argumento é que a mobilidade dos migrantes e suas trajetórias informam sobre múltiplos pontos de entradas e saídas, bloqueios, pontos de conexão, subjetividades, relações de poder, desigualdades e estratégias de deslocamento que interconectam lugares e escalas variadas. Mais especificamente, para o artigo, estar em trânsito entre países permite identificar os efeitos das fronteiras muito além dos limites de um espaço físico que delimita dois ou mais territórios nacionais. Assim, a ênfase nos trânsitos permite captar: 1) como as fronteiras influenciam, diversificam e tornam desiguais as formas de mobilidade; 2) como a multiplicação das fronteiras pode se materializar em objetos, pessoas, imagens, no corpo e na natureza, atingindo aspectos inimagináveis da mobilidade migrante.

Para além de uma experiência única ou de saída de um ponto A para um ponto B, esse recurso metodológico tem por objetivo partir das narrativas migrantes para reconstruir experiências diversas do que pode significar estar em trânsito (Hess, 2012). Essas experiências compõem versões que, embora específicas e situadas, permitem rastrear o poder, a política dos discursos e práticas constitutivas da tensão entre mobilidade e imobilidade pela qual transitam muitos migrantes ao redor do mundo (Sheller, 2018).

Devido às peculiaridades desses trânsitos, que são comumente situações já vivenciadas pelos migrantes, optou-se pelo recurso de entrevista semiestruturada na forma de narrativa (Hess, 2012). Assim, através desses relatos é possível identificar as infraestruturas, atores, meios de transporte e, sobretudo, a experiência corporificada da mobilidade que envolve não somente os lugares que o migrante atravessou, mas as sensações, pensamentos, receios, dores e medos. O intuito

dessas narrativas, portanto, é desvelar fragmentos da tessitura das migrações internacionais em relação a seus regimes normativos. Assim, como argumentam Glick Schiller e Çaglar (2001) e Çaglar e Glick Schiller(2018), essas narrativas do trânsito permitem alternativas ao nacionalismo metodológico, que toma como ponto de partida a escala do Estado como a mais relevante na análise, além de tomar como certezas de que as dimensões da migração estão encapsuladas em seus limites territoriais e na identidade nacional. Ao contrário, a metodologia proposta está centrada nas mobilidades e nas trajetórias dos migrantes para cartografar as múltiplas relações que produzem o espaço de forma relacional, a depender da posição dos sujeitos nas “geometrias de poder” (MASSEY, 1993), das práticas de mobilidade e das ações de controle vinculadas a esses regimes normativos nos Estados e além dos seus limites.

A única entrevista realizada com François foi feita em sua casa, até então situada no centro da cidade de São Paulo. Ela foi gravada com seu consentimento e realizada em espanhol. O idioma não é comum entre os guineenses, porém, como ele havia vivido na Argentina por muitos anos, se sentia à vontade para se expressar dessa maneira. A alternativa seria o francês, idioma que não domino. O tempo da entrevista foi de aproximadamente 1 hora e 30 minutos.

## MULTIPLICAÇÃO DAS FRONTEIRAS

No dia 10 de julho de 2023, uma notícia teve grande repercussão em parte da mídia brasileira: a chegada, no porto de Vitória (ES), de quatro migrantes nigerianos embarcados no transatlântico *Ken Wave*, em Lagos, capital da Nigéria, que fizeram toda a viagem no leme do navio, próximo à hélice. Após cerca de duas semanas de viagem, eles foram resgatados pela Polícia Federal e estavam há dias sem comida e sem água, pois os suprimentos haviam acabado ao longo do percurso. Dois deles solicitaram refúgio e ficaram no Brasil, enquanto os outros dois manifestaram o desejo de retornar à Nigéria.<sup>2</sup>

Longe de ser um caso isolado ou ligado ao passado, a migração em barcos, navios e botes é muito significativa atualmente, sendo inclusive alguns dos ca-

---

2 - Para mais informações, consultar matéria da Folha de São Paulo disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/mundo/2023/07/pf-resgata-quatro-nigerianos-que-viaram-por-13-dias-em-leme-de-navio-ate-o-brasil.shtml>. Acesso em 18/05/2024.

sos relacionados ao Brasil<sup>3</sup>. Os trajetos mais comuns dessas arriscadas travessias envolvem a migração a partir de países africanos e da Turquia rumo à Europa via Mar Mediterrâneo, e são conhecidas por serem as rotas mais mortais do mundo. Segundo dados da Organização Internacional para as Migrações (OIM) (2024), de 2014 a meados de 2024, foram contabilizadas 29.671 mortes ou desaparecimentos no local, número superior a qualquer outra rota migratória. Porém, apesar dos trajetos no Mediterrâneo serem mais emblemáticos e ganharem os holofotes midiáticos por conta do seu volume, precariedade e cenas chocantes, as travessias por barcos, seja por rios ou mares, compõem, junto a deslocamentos aéreos e por terra, grande parte das rotas migratórias atuais.

Em seu artigo “A mente geográfica”, Massey (2017) alerta para o poder que as imaginações geográficas possuem nas ações sobre o mundo. Compreender o espaço a partir de lugares e territórios fechados e exclusivos ou como espaços de fluxos, envolve dimensões cruciais sobre formas de conceber como o mundo está e deveria estar organizado. Tais imaginários guiam práticas normativas que variam entre abertura e restrições, pavimentando o caminho para a produção do espaço a partir da tensão entre controle e mobilidade. Uma dessas poderosas imaginações geográficas é a fronteiras dos Estados Nacionais.

O poder imaginário de compreender o espaço dividido em países e, concomitantemente, naturalizar suas fronteiras como delimitadores de um dentro e um fora, está ancorado em uma visão de espaço exclusivo e fechado, cuja soberania é a responsável por regular os fluxos que atravessam seus limites ao determinar fluxos desejados e indesejados. Sob essa concepção, o privilégio e a legitimidade do pertencimento são centrados aos nacionais, produzindo um território no qual

---

3 - No Brasil houve mais casos de destaque relacionados a migrantes que chegaram em barcos recentemente: Em 2011, 9 nigerianos escondidos em um navio de bandeira turca chegaram ao porto de Paranaguá (PR) e só foram liberados depois de muitas negociações com a Polícia Federal. <https://www.gazetadopovo.com.br/vida-e-cidadania/nigerianos-clandestinos-sao-mantidos-presos-em-navio-em-paranagua-7e7fnysjz8z9y7srloj3dqoe/>

Em 2012, 19 membros da tripulação de um navio de carga ficaram detidos para investigação no porto de Paranaguá (PR), sob suspeita de terem jogado ao mar um jovem camaronês que viajava escondido no navio e se apresentou à tripulação por não ter mais suprimentos. <https://noticias.uol.com.br/cotidiano/ultimas-noticias/2012/07/26/acusados-de-atirar-clandestino-ao-mar-tripulantes-de-navio-estao-retidos-em-paranagua-pr.htm>.

Em 2019, 3 migrantes de Guiné Conacri, embarcados nesse país, desembarcaram no porto de Paranaguá (PR), após avisarem a tripulação que estavam a bordo. <https://g1.globo.com/pr/parana/noticia/2019/09/20/africanos-clandestinos-sao-resgatados-de-navio-em-paranagua-apos-tripulantes-ouvirem-barulho-no-casco-da-embarcacao.ghtml>.

Em 2023, também no porto de Paranaguá (PR), 8 migrantes marfinenses foram autuados pela Polícia Federal ao chegarem no Brasil depois de terem embarcado no navio em Abidjan, capital da Costa do Marfim. <https://www.bandab.com.br/seguranca/estrangeiros-tentando-entrar-brasil-detidos-porto-paranagua/>.

se compartilha a ideia de “comunidades imaginadas” (ANDERSON, [1983] 2005). A influência dessa lógica tende a representar a mobilidade migratória como anomalia, ameaça e problema, evocando medidas de contenção, controle e vigilância. Como argumenta Cresswell (2010), a representação sobre o espaço e a mobilidade é fundamental para guiar escolhas acerca de quais políticas serão edificadas para as migrações, pois podem legitimar ações que, a depender da figuração do migrante nesse plano de referência político, pode variar desde práticas humanitárias até práticas de controle e de violência, acionando a fronteira como dispositivo crucial para mediar essas relações.

A história migratória de François e de muitos outros migrantes que tentam chegar à Europa via embarcações está diretamente relacionada a essas representações e medidas que tornam o trânsito migratório uma questão cada vez mais de vida ou morte (WALTERS, 2011). Nesse sentido, Collyer (2007) e Khosravi (2010) chamam a atenção para o processo de recrudescimento das fronteiras europeias, sobretudo a partir dos anos 1980. Se até esse período não havia muita distinção entre a migração documentada e indocumentada no que diz respeito aos seus trânsitos migratórios rumo a Europa, a partir dos anos 1990 esse cenário se transforma profundamente. A produção de um imaginário espacial de uma “Europa fortaleza” (MEZZADRA, 2015), voltada ao usufruto dos recursos políticos de cidadania e livre circulação aos nacionais dos Estados que compõem o Acordo de Schengen,<sup>4</sup> tem no seu contraponto as migrações de países do sul global. Os rótulos de indesejáveis sobre os migrantes, associados a uma imaginação geográfica que reivindica exclusividade territorial, são justificados em léxicos que anunciam descontrole, invasão, ameaça e crise, demandando constantes intervenções. A proliferação desses discursos, por sua vez, vem acompanhada de diversas práticas de “contenção territorial” (HAESBAERT, 2014) fomentadas por uma sempre crescente sensação de insegurança e emergência.

São exemplos dessa crescente tensão entre controle e mobilidade a implementação de sofisticados controles de sistemas remotos ao longo de algumas fronteiras europeias (ZOLBERG, 1999), em especial a espanhola. A ampliação dos lugares de controle para além dos postos de fronteira e aeroportos europeus através de acordos com terceiros países, como Marrocos, para que o controle migratório seja exercido além da Europa. São desenvolvidas formas de controle migratório naval ao longo do Mar Mediterrâneo entre Espanha e Marrocos e Espanha e Mauritânia (COLLYER, 2007). Em 2004 cria-se a FRONTEX, agência euro-

---

4 - O acordo de Schengen tem por objetivo criar um espaço dentro da Europa em que as fronteiras internas fossem abolidas, favorecendo a livre circulação e deslocando o controle das fronteiras para as fronteiras externas. Atualmente o acordo abrange 27 países do continente.

peia de guarda de fronteiras, que logo inicia operações de controle migratório no leste do mediterrâneo, no entorno de Malta, no Senegal e nas Ilhas Canárias. Garrelli, Sciurba e Tazzioli (2018) ressaltam as diversas táticas implementadas em terra e no mar, dentro e fora da Europa, que reconfiguram os territórios de migração e fundem mecanismos de controle militarizados e humanitários. Todo esse aparato de contenção e controle faz com que as jornadas migratórias se tornem cada vez mais arriscadas e fragmentadas, posicionando o trânsito migratório como uma importante referência para compreender as desigualdades na mobilidade migratória.

O imaginário geográfico que representa certas migrações como problema não é colocado em prática apenas por atores estatais. A idealização de um espaço exclusivo e restrito a poucos se capilariza no corpo social para transforma-se em “Pensamento de Estado” (SAYAD, 1998), ou seja, a reafirmação social cotidiana do imaginário da invasão, do intruso e da ameaça, transformando a migração em falta e transgressão (DE GENOVA, 2015). Sob essa perspectiva, não somente as fronteiras são internalizadas para a vivência cotidiana, mas o próprio corpo migrante é transformado em fronteira (GILMARTIN e ARPONEN, 2019) além de legitimar todo o leque de intervenções securitárias que resultam em uma mobilidade cada vez mais fragmentada, incerta e precária.

Essa forma de representação sobre determinadas mobilidades, vinculada a práticas e discursos voltados a uma lógica de combate ao inimigo, materializa-se em infraestruturas como muros e cercas, postos de controle e vigilância, prisões, campos e abrigos militarizados. Expande a distribuição de mecanismos e recursos de vigilância para diversos lugares a partir de patrulhas de fronteira e todo seu aparato tecnológico na terra e no mar. Amplia restrições burocráticas por meio de requerimentos cada vez mais complexos para obtenção de vistos, seja no país de origem ou em países de trânsito, assim como em fronteiras secas, portos e aeroportos. Externaliza o controle de suas fronteiras para terceiros países e transforma desertos, selvas, mares, chuvas e sol escaldante em técnicas de controle e dissuasão que ampliam exponencialmente os riscos de morte para migrantes, transformando espaços como o Mediterrâneo em verdadeiros sumidouros territoriais. Em outras palavras, as fronteiras multiplicam-se (HESS, 2012; MEZZADRA e NEILSON, 2017; MEZZADRA, 2015; HESS e KASPARECK, 2017) e passam a operar como dispositivos articulados às dinâmicas de poder e de controle das migrações. Elas se materializam em objetos, atores, infraestruturas, na natureza, tornando-se um recurso central nessas disputas espaciais (ÁLVAREZ-VELASCO, PEDONE e MIRANDA, 2021) fundadas na tensão entre controle e mobilidade, produzindo efeitos que vão muito além dos seus limites territoriais.

Por outro lado, longe de ser uma prática unilateral dos Estados, essas ações desencadeiam reconfigurações também nas estratégias feitas pelos migrantes, levadas a cabo em conjunto com uma série de atores, redes, e dispositivos técnicos (COLLYER, 2007; WISSINK, DUVELL e EERDEWIJK, 2013; COLLINS e MINCA, 2024), buscando contornar essas formas de controle. Desse modo, os trânsitos migratórios informam acerca das variações situacionais inerentes a essa tensão, da qual participam inúmeros atores, redes formais e informais de apoio, obstáculos fronteiriços, securitários e militarizados. Esse “fazer fronteira” (HESS, 2012) envolve uma constante reelaboração do controle e da mobilidade, conformando-se na proliferação das “lutas de fronteira” (MEZZADRA, 2014; 2015; DE GENOVA, 2013; 2015).

Os riscos desiguais dos sujeitos envolvidos nessas mobilidades não estão dissociados das relações de poder, mas são constitutivos desses deslocamentos. Transitar por mares e oceanos em diversos “corredores migratórios” (ÁLVAREZ-VELASCO, 2016) implica em muitas dimensões contidas nos rumos e nas maneiras pelos quais esses movimentos ocorrem e nas experiências que proporcionam. Como argumenta Sheller (2018), os termos das justiças de mobilidade conformam-se em experiências corporificadas desiguais não somente pelo meio de transporte utilizado, pelas rotas possíveis de serem percorridas, pelas sensações, sentimentos e violências experenciadas, pelas negociações que se estabelecem para os acessos, pelos perigos contidos ao mover-se e pelas infraestruturas de controle. Assim, é fundamental compreender a posição desses migrantes nas “geometrias de poder” (MASSEY, 1993) operantes dessa governança e como seus efeitos materializam os desequilíbrios do estar em trânsito.

Na seção seguinte do artigo é apresentada a narrativa de François, guineense que, assim como muitos outros migrantes africanos, lançou mão de uma travessia arriscada, na esperança de chegar à Europa. A sua trajetória explicita os efeitos múltiplos da securitização das fronteiras europeias e de práticas de mobilidade construídas coletivamente, além de expressar as sensações das experiências do mover em seus aspectos físicos e psicológicos. Em resumo, seu relato informa sobre a experiência corporificada do trânsito.

## O TRÂNSITO MIGRATÓRIO E AS FRONTEIRAS ESPERADAS E INESPERADAS

A decisão de migrar foi tomada por François após diversos acontecimentos que culminaram na perda da casa onde morava, uma depressão severa que acometeu sua mãe e a inexistência de outra rede de apoio para sustentá-lo. As tentativas de seguir a vida como era antes desses eventos era narrada por ele como impossível.

Não conseguia mais ir à escola e no esforço de ganhar algum dinheiro vendendo coisas no “bairro de turistas”<sup>5</sup> diz que foi preso injustamente e teve que contar com a ajuda da irmã e de um militar próximo a ela para ser libertado.

Sua narrativa descrevia um cenário que o empurrava para fora da Guiné e aos poucos ele passou a considerar a migração como alternativa. Na época, François tinha quatorze anos e relata que começou a ouvir rumores na vizinhança sobre “meninos que tomaram um barco e foram para a Europa”, além de notícias na rádio local sobre “...guineenses que tomaram o barco com a roupa do corpo e alguns haviam morrido”. Ele então passou a procurar mais informações com “outros meninos” e foi edificando um saber fazer: os melhores horários para a travessia, como transportar alimentos e quais as habilidades requeridas. “Então, eu comecei a me interessar em como as pessoas foram para a América, para a Europa”. Após um período de coleta de informações e elaboração da estratégia de saída, François conta que reuniu alguns amigos que também estavam dispostos a seguir o mesmo caminho e juntos decidiram migrar como alternativa para acabar com o “sofrimento” que vinham passando. Foi a partir de então que colocaram o plano em ação:

No porto têm muitos seguranças, vigilância, entende? Então, um dia nós tomamos a decisão e eu e uns amigos conseguimos água, comida, entende? Para sobreviver à viagem. Então fomos um dia à noite. E fomos pela água e vimos um barco e subimos. Tem um lugar ali... Tivemos que nos esconder no porto e tem que saber nadar com sua comida. Porque a comida tem que amarrar bem com plástico para a água não entrar. E você vai flutuando, flutuando e quando subimos havia outras pessoas lá. Existem muitas maneiras, muitas maneiras. Há pessoas que conseguem se esconder dentro de um quarto. Outros vão...há muito lugar onde pode se esconder, entende? Mas onde estava a hélice, ninguém imagina que pode existir uma pessoa, um ser humano que entra ali. Porque é um grande risco de morte. (François, 2019)

François iniciou sua luta de fronteira ainda em Guiné, distante das bordas continentais europeias. Em seus cálculos preparativos, antes de adentrar no barco, havia pensado em como levar e embalar os mantimentos necessários para a viagem. Tinha que saber nadar e se esconder de seguranças e vigilantes que corporificavam as fronteiras no porto. Se esconder onde jamais alguém imaginaria e consentir com a possibilidade real de morte na travessia. A equação era:

---

5 - As frases entre aspas nessa seção representam termos literais utilizados por François, assim como as citações longas encontradas em destaque.

quanto mais arriscado o local do barco, maiores as chances de êxito. François e seus amigos foram adquirindo, pouco a pouco, a identidade política de “migrante africano” e todos os efeitos de fronteira vinculados a essa figuração. A Europa e seu controle migratório já se fazia sentir na Guiné. Qualquer obstáculo imediato operava como um elemento da fronteira a ser superada e produzia diversas “fricções” no movimento (Freire-Medeiros e Lages, 2020). Ele conta que não chegou nem a avisar a família que faria isso, senão iriam falar: “Se você fizer isso você vai morrer”. Os planos, as possibilidades, o risco de morte eram pensados em relação a como superar as fronteiras que surgiram no caminho.

Ao chegarem no compartimento do barco escolhido, se depararam com mais quatro rapazes, formando um total de sete pessoas. Houve mal-estar e discussão sobre poderem ficar ali ou não, pois o compartimento, segundo François, era muito pequeno. A entrada somente foi aceita quando disseram ter comida e água para a viagem, um recurso valioso para a jornada que estava por vir. O acesso para a entrada e para a saída era o mesmo, e “tinha que ficar agarrado no ferro do meio para não cair ou encostar na parede com as costas e colocar o pé no ferro do meio e ficar ali, entende?”.

Acomodados no barco, o próximo passo era aguardar a partida, e nesse momento iniciou-se o efeito da dimensão temporal das fronteiras. Na manhã do dia seguinte, o barco ainda não tinha partido e não havia qualquer sinal de que partiria ou não. A espera prolongou-se por mais dois dias e todos cogitaram desistir. Dois dos rapazes saíram do barco sob a justificativa de buscar mais comida e não retornaram. Como mostram Silva e Miranda (2020); Cárdenas e Miranda (2022) e Miranda, Gundelach e Rodríguez (2023) a espera é um dos efeitos mais potentes da fronteira. Muitas vezes, esperar opera como atraso e lentidão. Outras, como pausa obrigatória no trânsito ou mesmo como mecanismo de dissussão. A depender onde, como e sob quais condições a espera acontece, seus efeitos podem ser o de revisão do projeto migratório. No caso de François e seus amigos, a espera funcionava não somente como desgaste, mas como pausa, desestímulo e oportunidade de refletir se essa era mesmo a melhor saída. Dois de seus amigos desistiram.

Naquela mesma tarde, o barco finalmente saiu com cinco deles. Segundo François, todos celebraram o momento da partida orando a Deus e dizendo “Vamos todos para a Europa, vamos sair”. O clima era de euforia e de esperança em um recomeço que seria muito diferente da realidade em que se encontravam na Guiné. Lá poderiam retornar à escola, contou. Restava agora aguardar os três ou quatro dias naquelas condições para, enfim, gozarem de outras oportunidades. “Não achamos que teria qualquer problema”. Porém, pouco a pouco os imprevis-

tos do trânsito migratório começaram a acontecer. Suas estratégias não previam tal variação temporal dos efeitos das fronteiras. O plano inicial já começara com problemas, pois a água e a comida haviam sido calculadas para durar cinco dias no máximo. Com o atraso de dois dias na saída, o cálculo dos mantimentos precisava ser repensado. Ele conta que levou biscoito e comia um ou no máximo dois por dia para não acabarem. Apesar das condições, François dizia que os três primeiros dias estavam indo bem. Entretanto:

Com quatro dias, tínhamos certeza de que estávamos chegando. Então o quarto dia passou e não estávamos chegando. A água subia às vezes bem alto por conta da onda e quando ela entra tem que ficar como por 2 ou 3 segundos sem respirar. Porque fecha e a água tinha que baixar, baixar, para começar a respirar. E em um momento tinham muitas ondas...uhhh (expressão de sufoco). (François, 2019).

Depois de quatro dias, a alegria da partida transformou-se em sofrimento. O barco estava demorando demais, a comida estava se esgotando e a água doce também. Somado a isso, François deparava-se com momentos de sufoco, com a água invadindo o compartimento em que estavam. A vida parecia estar mais próxima do fim. O tempo e até mesmo a natureza operavam como lembranças implacáveis das fronteiras. O risco de morrer crescia aceleradamente. Esconder-se em um local perigoso trazia percalços que não havia previsto. “Não podia dormir, porque onde estava não podia dormir. Se eu dormisse iria cair na água”.

Depois de sete dias sob essas condições, François conta que um de seus amigos começou a se sentir mal devido à falta de comida e de água. Estava muito fraco. Àquela altura ele já convivia com um sentimento contraditório entre o arrependimento e a lembrança da situação precária que estava na Guiné para tentar se convencer de que a decisão tomada fora a correta. “Eu pensava que tinha tomado minha própria decisão para conseguir ou morrer. Então tínhamos fé que iríamos chegar, que iríamos conseguir”. O cenário narrado era de horror. Não conseguiam ver nada quando era noite e, ao amanhecer, naquele dia, viu que um dos amigos havia desaparecido e o barco não estava parado. “...nós começamos a chorar, chorar. Oramos para ele e oramos para nós, para que Deus ajudasse a nós para chegar na terra. Então, nós pensávamos que todos nós iríamos morrer. Isso é o que pensávamos”.

A narrativa de François passou a contar com expressões de desespero. O tempo, o barco, o cansaço, a sede, a fome, a tristeza e o mar constituíam-se como multiplicações intermináveis das fronteiras (MEZZADRA, 2015). “Imagina, a gente

tomava isso (água salgada)<sup>6</sup> de manhã e à tarde te dava mais vontade de tomar água. E você estava obrigado a tomar essa água, entende?”. Seguiam orando e a estratégia dali em diante não era mais ficar escondido, mas tentar ser visto na esperança de um resgate. Ele conta que batiam na parede do barco e ninguém ouvia. A escolha de um lugar tão estratégico para chegarem ao destino sem serem descobertos transformou-se em um enorme obstáculo. O capitão estava muito longe, não ouviu os barulhos, e nada aconteceu. No nono dia, o barco parou e logo pensaram em descer para nadar até a frente do barco e gritar. François conta que assumiu a tarefa e quando já estava com um pé na água o barco começou a fazer um barulho para sair novamente. Escapou por pouco.

A estratégia assumida a seguir foi pegarem todas as roupas, amarrarem umas às outras e soltarem no mar na esperança de que alguém visse. Deixaram as roupas boiando por dois dias e nada aconteceu. François já se confundia na contagem e não sabia se estavam há 11 ou 12 dias no barco. A esperança tinha se esgotado e ele relata uma fraqueza física muito forte, uma sede insuportável. “Estábamos muito debilitados, muito debilitados. Sem força, com o lábio todo seco, dor na perna, não... muito triste”.

Quatorze dias haviam se passado, o dobro do previsto inicialmente, e estavam exaustos. Ele conta que não tinham forças para aguentar nem mais um dia. “Estábamos por morrer. Se não chegássemos nesse dia e nesse momento, nós iríamos morrer. Iríamos morrer”. Foi quando de repente começou a perceber a cor da água mudar. Se animaram novamente e depois de um tempo experimentaram a água e não era mais salgada. Era água doce. Os sinais davam conta de que estavam para chegar em algum lugar, finalmente.

Quando nós chegamos, porque quando o barco estava chegando no porto, havia um barco da prefeitura, gente que vai guardar o barco bem no porto, então, quando vieram para colocar o barco no porto, nós começamos a acenar. Para que as pessoas soubessem que estávamos lá. Então ali começamos a acenar para que as pessoas soubessem. Gritamos ehhh... ehhh...ehhh...E a prefeitura nos viu, percebeu que havia pessoas ali. Então estacionaram bem o barco e nos desceram um a um. Estava frio, muito frio, então colocaram a gente no carro, nos deram roupa de frio. Estábamos sem roupa, entende? Porque tiramos tudo. Comida também, e esperamos ali umas duas horas. Quando o capitão do barco viu, disse que não escutou nada. (François, 2019)

---

6 - Grifo nosso.

François conta que após serem resgatados ele foi internado por duas ou três semanas no hospital. Foi aí que se deu conta que não estava na Europa, mas na Argentina, e passou a entender o tempo muito mais longo que o previsto para chegar. Contava que algumas pessoas iam visitá-lo, levar comida, roupa, porque o fato tinha sido muito noticiado. Nesse momento, ele fez questão de pegar um recorte de jornal com uma matéria sobre o caso. Mostrava o pedaço de papel em um tom e expressão que variava entre o heroísmo e uma forma de comprovação do relato. Ele conta que saiu na televisão do país inteiro, porque além de toda a travessia, o fato de serem menores de idade chamou muito a atenção.

A chegada, no entanto, não garantiu que François e seus amigos se livrassem dos efeitos burocráticos das fronteiras, dessa vez sul-americanas. Conta que não entendia o idioma e que o separaram de todos os seus amigos. Eles acabaram se recuperando mais rápido que François e logo foram encaminhados de volta para a Guiné. Ainda sem saber, seus amigos estavam sendo deportados no mesmo barco que vieram. O mesmo aconteceria com François quando se recuperasse, conforme ficou sabendo nos dias que seguiram. "...algumas pessoas diziam que deportaram meus amigos, que quando eu ficasse bem, iriam me devolver também"

A situação era confusa, segundo François. Ele disse que "três pessoas da prefeitura" cuidavam dele, mas não sabia se estavam cuidando por motivos de saúde ou vigiando para que não fugisse. Tinha também um segurança para "...eu não conseguir escapar ou proteger-me, não sei". Foi então que recebeu a visita de Marly, uma professora argentina que se articulou para evitar a deportação de todos eles. Ela "escreveu aos direitos humanos, escreveu muitas coisas, porque nós não sabíamos o que estava acontecendo, entende? Então ela começou a ver todo o direito humano, não sei. Defensoria de não sei o quê, do povo...pá...pá...pá...entende?" Ao final, François acabou sendo adotado por Marly e morou por alguns anos na Argentina antes de vir ao Brasil. A vinda para São Paulo, segundo ele, se deu por situações de racismo que vivenciou em muitos momentos no país vizinho. "Caminhava na rua, te discriminavam, me chamavam de negro...eu era o único negro. Nem todo mundo te aceita, sabe? Alguns te discriminam na sua frente e você se sente muito mal!". François, então, ficou sabendo de guineenses que viviam no Brasil e decidiu migrar novamente. Segundo ele, a composição da seleção brasileira de futebol masculino, com jogadores brancos e negros juntos, produziu uma representação de um país que o aceitasse como africano e negro, impressão, essa, logo desfeita em poucos dias vivendo no Brasil. Ao chegar, encontrou com conterrâneos e passou a viver na casa de Abdalah, no centro da cidade, onde o conheci.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

O artigo teve como principal objetivo colocar em debate o imaginário geográfico de fronteira e seus efeitos para além de seus limites territoriais. Distante de uma faixa ou metáfora de um muro somente, quando observadas através dos trânsitos migratórios, constata-se sua multiplicação. As lentes voltadas às mobilidades e a problematização do movimento possibilitam, assim, verificar variações situacionais desses deslocamentos em relação aos mecanismos de controle migratório. No caso apresentado, os efeitos das fronteiras se fazem sentir antes mesmo do contato com as patrulhas e controles dos locais de destino, mas influenciam desde a própria elaboração dos projetos migratórios<sup>1</sup>, inclusive nas relações familiares. Além disso, tornar o trânsito em uma condição de vida e de morte não necessariamente desestimula e freia a migração, mas desencadeia uma maior complexidade, e a participação de diversos sujeitos na composição desse deslocamento. Saber onde se esconder, os horários, o montante de alimento, compõem estratégias de mobilidade edificadas coletivamente, em um compartilhar de experiências bem e malsucedidas. Isso não significa que o risco significativo de morte não tenha peso na decisão de migrar ou não migrar, ou na decisão de migrar para os lugares possíveis e não os desejados (BAENINGER, 2018). Mas para aqueles milhares que estão dispostos a enfrentar esses perigos, cada passo na elaboração desse planejamento torna-se decisivo, incerto, fragmentado. Para onde, como e quando ir, envolve uma série de cálculos que perpassam desde redes de facilitadores, custos para a compra de equipamentos e mantimentos, onde e de quem se esconder, até evitar contar os planos para algumas pessoas. As fronteiras, portanto, entram nos miúdos dessa preparação.

A urgência da partida, muitas vezes contrasta com o atraso imposto pela necessidade de uma organização cuidadosa e infalível. Na narrativa de trânsito de François não é possível precisar o tempo que levou para planejar a sua saída, mas, pela forma como relata, foi algo que se construiu lentamente e com todo conhecimento dos riscos, sem cogitar outras possibilidades senão a Europa. O controle das fronteiras não se faz sentir da mesma maneira em todos os lugares. Seus efeitos implicam em uma “diferenciação socioespacial do controle migratório” (RUSEISHVILI e FERNANDES, 2022). Se na Guiné era o cuidado com os preparativos que importava, em trânsito foram outros elementos que entraram em ação. As distintas temporalidades, a fraqueza física e as hostilidades da natureza, transformadas em recursos de batalha nessa luta de fronteira. François não chegou a enfrentar outras faces desse controle migratório diferencial europeu que, à medida que se aproxima do continente, se materializa na figura de navios de patrulha, drones, muros e cercas que interceptaram cerca de 560.000

pessoas entre 2014 e 2024 (OIM, 2024) para seguir, em sua maioria, com a deportação.

Durante o trabalho de campo realizado entre 2019 e 2022 em um centro de atendimento a migrantes no centro de São Paulo, era comum o relato de algumas pessoas que haviam tentado chegar a Europa em barcos que foram interceptados. Após a deportação, retornavam à estaca zero, inclusive com a perda do dinheiro acumulado por meses ou anos para realizar o trânsito. A divisão de famílias que se tornaram transnacionais, a impossibilidade de ver pessoas por anos e a esperança de um dia, quem sabe, conseguirem chegar ao destino final, alimentava muitas das narrativas dos migrantes que estavam no Brasil na expectativa de que fosse uma passagem temporária, transformando o país não somente em lugar de chegadas e partidas da migração, mas também de trânsito.

Os destinos finais diversificavam-se. Para alguns, o desejo era ir à Europa. Para outros, aos EUA, destino mais comum de quem parte do Brasil, o que vem se traduzindo em números cada vez mais crescentes nos últimos anos. O trânsito migratório até o norte do continente é igualmente caro, arriscado e exaustivo, composto por muitos pontos perigosos, gerando muitos traumas e muitos mortos. O imaginário geográfico de fronteira é o mesmo, assim como os cálculos minuciosos dos migrantes para enfrentarem essa outra disputa espacial.

No final da entrevista com François, ele me dizia que agora estava bem, pois encontrou conterrâneos guineenses em São Paulo, estava trabalhando, e não pretendia sair do Brasil. Alguns meses depois desse relato, o irradiar da pandemia impediou nosso contato que, apesar de esporádico, tinha certa frequência. Me tornei muito próximo do dono da casa onde François morava e, durante uma ligação feita no mês de março, em plena pandemia, perguntei por ele, e obtive a seguinte resposta: “Você não acredita. Ele saiu daqui e foi com um amigo para os EUA. O cara não para, né? Rrsrs. Depois de tudo o que passou...”. François havia atravessado todo o continente americano e já estava no México, esperando para cruzar a fronteira. Meses depois, recebi a notícia de que estava morando em Nova Iorque.

## **FINANCIAMENTO**

Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP). Processo número: 2023/07114-3.

## **AGRADECIMENTOS**

Agradeço os comentários e sugestões feitas ao texto pelas pessoas que integram o grupo: Mobilidades, Teorias, Temas e Métodos (MTTM-USP).

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ADEY, P. **Mobility**. London; New York: Routledge, 2010.

ÁLVAREZ-VELASCO, S. Crisis migratoria contemporánea? Complejizando dos corredores migratorios globales. **Revista Ecuador Debate**. n. 97, p. 155-171, 2016.

ÁLVAREZ-VELASCO, S. "En búsqueda de un lugar: tránsitos irregularizados y la producción de corredores migratorios en las Américas". In: RIVERA-SÁNCHEZ, Liliana., HERRERA, Gioconda., y DOMENECH, Eduardo. (Orgs.). **Movilidades, control fronterizo y luchas migrantes**. Buenos Aires; Ciudad: CLACSO/Siglo XXI, 2023. p. 77-125.

ÁLVAREZ VELASCO, S.; PEDONE, C.; MIRANDA, B. Mobilidade, controle e disputa espacial: a formação e transformação dos corredores migratórios nas Américas. **Périplos**. v.5, n.1, p. 4-27, 2021.

ANDERSON, B. **Comunidades imaginadas**: reflexões sobre a origem e difusão do nacionalismo. São Paulo: Companhia das Letras, 2005.

BAENINGER, R. Introdução. In: **Migrações Sul-Sul**. Campinas: NEPO, 2018. p. 13-16.

ÇAGLAR, A.; GLICK-SCHILLER, N. Introducing Three Cities: Similarities despite Difference. In: **Migrants and City-making**: Dispossession, Displacement, and Urban Regeneration. Durham: Duke University Press, 2018. p. 1-32.

CÁRDENAS, I.; MIRANDA, B. **La espera como técnica de gobierno de las Migraciones en las Américas**, 2022. Disponível em: <https://revistacomun.com/blog/la-espera-como-tecnica-de-gobierno-de-las-migraciones-en-las-americas/>. Acesso em: 23/05/2022.

COLLINS, J; MINCA, C. The Belgrade 'Campscape': Refugee Spatialities, Mobilities and Migration Corridor Geographies. **Geopolitics**, v. 24, n. 5, 1757-1781, 2024.

COLLYER, M. In-Between Places: Trans-Saharan Transit Migrants in Morocco and the Fragmented Journey to Europe. **Antipode**, v.39, n.4, p. 668-690, 2007.

CRESSWELL, T. Towards a Politics of Mobility. **Environment and Planning D: Society and Space**, v. 28, n.1, p. 17-31, 2010.

FREIRE-MEDEIROS, B.; TELLES, V.; ALLIS, T. Por uma teoria social on the move. **Tempo Social**, v.30, n. 2, p. 1-16, 2018.

FREIRE-MEDEIROS, B.; LAGES, M. **A virada das mobilidades**: fluxos, fixos e fricções. **Revista Crítica de Ciências Sociais**, 123, p. 121-142, 2020.

GARELLI, G.; SCIURBA, A; TAZZIOLI, M. Mediterranean Movements and Constituent Political Spaces: An Interview with Sandro Mezzadra and Toni Negri. **Antipode**, v. 50, n. 3, p. 673-684, 2018.

GENOVA, N. de. Spectacles of Migrant Illegality: the scene of exclusion, the obscene of inclusion. **Ethnic and Racial Studies**, v. 36, n.7, p. 1180-1198, 2013.

GENOVA, N. de. Border Struggles in the migrant metropolis. **Nordic Journal of Migrant Research**, v.5, n.1. p. 3-10, 2015.

GILMARTIN, M. e ARPONEN, A. Borders and bodies: sitting critical geographies of migration. In: MITCHELL, K; JONES, R.; FLURI, J. **Handbook on Critical geographies of migration**. Cheltenham: Edward Elgar Publishing Limited, 2019, p. 18-29.

GLICK-SCHILLER, N. e ÇAGLAR, A. Introduction: Migrants and Cities. In: GLICK-SCHILLER, N. e ÇAGLAR, A. (orgs). **Locating migration**: rescaling migrants and cities. New York: Cornell University Press, 2001, p. 1-22.

HAESBAERT, R. **Viver no Limite**: corpo, espaço, identidades. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2014.

HESS, S. De-Naturalising Transit Migration. Theory and Methods of a Ethnographic Regime Analysis. **Population, Space and Place**, v.18, n. 4, p. 428-440, 2012.

HESS, S.; KASPEREK, B. Under control? Or border (as) conflict: Reflections on the European border regime, **Social Inclusion**, v.5, n.3, p. 58-68, 2017.

KHOSRAVI, S. **Ilegal Traveler**: an auto-ethnography of borders. Londres: Palgrave Macmillan, 2010.

MASSEY, D. Power Geometry and a progressive sense of place. In. BIRT, J. (et. al. orgs.) **Mapping the futures**: local cultures, global change. New York: Routledge, 1993, p. 60-70.

MASSEY, D. A mente geográfica. **Geographia**, vol. 19, n. 40, p. 36-40, 2017.

MEZZADRA, S. Fronteras de inclusión diferencial: subjetividad y luchas en el umbral de los excesos de justicia. **Papeles del CEIC**, v. 113, n. 2, p.1-30, 2014.

MEZZADRA, S. Multiplicação das fronteiras e práticas de mobilidade. **REMHU**: Revista Interdisciplinar da Mobilidade Humana, Brasília, v. 23, n. 44, p. 11-30, jan./jun. 2015.

MEZZADRA, S.; NIELSON, B. **La frontera como método**: o la multiplicación del trabajo. Madrid: Traficantes de sueños, 2017.

MIRANDA, B. Movilidades haitianas en el corredor Brasil- México: Efectos del control migratorio y de la securitización fronteriza. **Périplos**, v.5, n.1, p. 108-130, 2021.

MIRANDA, B.; GUNDELACH, J.S.; RODRÍGUEZ, D.F. Diferencia y Espera: migrantes africanos y asiáticos en Tapachula, frontera sur de México. **Diarios de Terruño**, n.15, p. 144-167, 2023.

ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL PARA AS MIGRAÇÕES (OIM). **Missing Migrants Project**. [S.l.]: OIM, 2024. Disponível em: <https://missingmigrants.iom.int/data>. Acesso em: 18/05/2024.

RUSEISHVILI, S.; FERNANDES, C. Brazilian Migration Regime and Differential control of international mobility during Covid-19 pandemic. **Revue européenne des migrations internationales (REMI)**, v. 38, n. 1-2, p. 89-114, 2022.

SAYAD, A. **Imigração ou os paradoxos da alteridade**. São Paulo: Edusp, 1998.

SHELLER, M. **Mobility Justice**. The Politics of Movement in an Age of Extremes. Londres: Verso, 2018.

SILVA, A.; MIRANDA, B. **La espera como mecanismo de disuasión de la política de asilo de Estados Unidos**. **Migración NEXOS**, 2020. Disponível em: <https://migracion.nexos.com.mx/2020/07/la-espera-como-mecanismo-de-disuasion-de-la-politica-de-asilo-de-estados-unidos/>. Acesso em: 02/02/2024.

TELLES, V. da S. **A cidade nas fronteiras do legal e ilegal**. Belo Horizonte: Argumentum, 2010.

URRY, J. **Mobilities**. Cambridge: Polity, 2007.

WALTERS, W. Foucault and Frontiers: Notes on the birth of the humanitarian border. In: BRÖCKLING, U; KRASMANN, S.; LEMKE, T. (orgs.). **Governmentality: Current Issues and Future Challenges**. New York: Routledge, 2011. p.138 -164.

WISSINK, M.; DUVELL, F.; EERDEWIJK, A. Dynamic Migration Intentions and the Impact of Socio-Institutional Environments: A Transit Migration Hub in Turkey. **Journal of Ethnic and Migration Studies**, v.39. n.7, p. 1087-1105, 2013.

ZOLBERG, A. Matters of State: Theorizing Immigration Policy. In: HIRSCHMAN, C.; KASINITZ, P.; DEWIND, J. **Handbook of International Migration**: The American experience. New York: Russel Sage Foundation., 1999. p. 71-93.

Recebido em: 17 jan 2025. Aceito em: 30 abr. 2025.