

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO
CCMN – INSTITUTO DE GEOGRAFIA
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO

INTERAÇÕES ESPACIAIS E CIDADES-GÊMEAS
NA FRONTEIRA BRASIL-ARGENTINA:
SÃO BORJA/SANTO TOMÉ – ITAQUI/ALVEAR

CAMILO PEREIRA CARNEIRO FILHO

ORIENTADORA: PROFESSORA DOUTORA LIA OSORIO MACHADO

DISSERTAÇÃO SUBMETIDA AO CORPO DOCENTE DO PROGRAMA DE
PÓSGRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA DA UNIVERSIDADE FEDERAL DO
RIO DE JANEIRO COMO REQUISITO PARCIAL PARA OBTENÇÃO DO
GRAU DE MESTRE EM CIÊNCIAS (M.Se)

RIO DE JANEIRO
MARÇO - 2008

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO
CCMN – INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA

INTERAÇÕES ESPACIAIS E CIDADES-GÊMEAS
NA FRONTEIRA BRASIL-ARGENTINA:
SÃO BORJA/SANTO TOMÉ – ITAQUI/ALVEAR

CAMILO PEREIRA CARNEIRO FILHO

DISSERTAÇÃO SUBMETIDA AO CORPO DOCENTE DO PROGRAMA DE
PÓSGRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA DA UNIVERSIDADE FEDERAL DO
RIO DE JANEIRO COMO REQUISITO PARCIAL PARA OBTENÇÃO DO
GRAU DE MESTRE EM CIÊNCIAS (M. Se.)

APROVADA POR:

PROF^a. DR^a. LIA OSORIO MACHADO (ORIENTADORA)_____

PROF. DR. AUGUSTO CÉSAR PINHEIRO_____

PROF^a. DR^a MARIA CÉLIA NUNES COELHO_____

RIO DE JANEIRO

MARÇO - 2008

FICHA CATALOGRÁFICA

PEREIRA CARNEIRO, Camilo

Interações espaciais e cidades-gêmeas na fronteira Brasil-Argentina: São Borja/Santo Tomé – Itaqui/Alvear

Camilo Pereira Carneiro – Rio de Janeiro, UFRJ, 2008. 30p.

Dissertação de Mestrado - Universidade Federal do Rio de Janeiro / PPGG, 2008.

Bibliografia:

Assunto: 1 – Interações Transfronteiriças ; 2 – Fronteira ; 3 – Cidades-Gêmeas.

À minha família,
aos meus professores,
aos meus alunos
e aos meus amigos.

AGRADECIMENTOS

Agradeço aos professores e funcionários do Programa de Pós Graduação em Geografia da UFRJ. Aos órgãos de pesquisa financiadores do mestrado, ao CNPq pelo incentivo financeiro que possibilitou a realização do trabalho campo.

Agradeço à Lia Osório Machado pela paciência e compreensão.

A todos os gaúchos e correntinos que conheci e que me auxiliaram no trabalho de campo.

RESUMO

O presente trabalho diz respeito às interações espaciais e cidades-gêmeas na fronteira do Brasil com a Argentina, tendo como recorte espacial a área correspondente às cidades-gêmeas de São Borja-Santo Tomé e Itaqui-Alvear, localizadas no território histórico das Missões jesuíticas.

Devido à posição geográfica, as cidades situadas no limite internacional possuem características que as tornam especiais, uma vez que essas materializam o contato entre dois sistemas distintos. As interações entre os pares de cidades sofrem influência de fluxos oriundos de diferentes escalas. Tais fluxos serão identificados e explicados ao longo do trabalho. As informações primárias e secundárias foram conseguidas pelo autor após levantamento bibliográfico e realização de trabalho de campo, ocorrido em outubro de 2007.

Atualmente o papel da fronteira vem sofrendo mudanças. A antiga função de defesa está sendo substituída por aquela do “lugar de comunicação”, por onde fluxos de mercadorias cruzam diariamente. Nesse sentido, a formação do bloco de comércio regional (o MERCOSUL) teve um papel fundamental. O tema em questão vem sendo preocupação do governo federal, que por meio do Ministério da Integração Nacional tenta promover uma integração planejada do Brasil com seus vizinhos a partir das cidades-gêmeas.

ABSTRACT

This project has to do with the spatial interactions and the twin cities at the border between Brazil and Argentina. The focus is on the twin cities of São Borja-Santo Tomé and Itaqui-Alvear that are located in the historical territory of the Jesuit Missions.

Due to the geographical position, the cities near the border have special qualities since they are in contact with two different systems. The interactions between the pairs of cities suffer influence from different flows which will be identified and explained throughout this project. The primary and secondary informations were obtained but the author after book and field research, the latter happening in October of 2007.

At the moment, the border's function is changing. The older function of defense is turning into a newer one of communication where products pass daily. In this sense, the formation of a regional commercial block (MERCOSUL) had a major role. The subject in question has turned into a matter of the federal government which, through the Ministry of National Integration, attempts to promote a planned integration between Brazil and its neighbors through the twin cities.

RÉSUMÉ

Les travaux suivants traitent des villes jumelles se trouvant sur la frontière qui sépare le Brésil de l'Argentine ainsi que de ses interactions spatiales, en considérant la zone qui englobe les villes jumelles de São Borja Santo Tomé et Itaqui Alvear, situées sur le site historique des Missions jésuites.

En raison de leur position géographique, les villes se situant sur une délimitation internationale ont des caractéristiques qui leur sont propres, ce qui rend ces agglomérations spécifiques, dès qu'elles matérialisent le contact entre deux systèmes distincts.

Les interactions entre « pairs » d'une même ville subissent l'influence de flux à différentes échelles. De tels flux seront identifiés puis expliqués tout au long de l'étude. Les informations primaires et secondaires inclus dans ces travaux ont été recueillies grâce à une recherche bibliographique poussée ainsi qu'un travail de terrain effectué en octobre 2007.

Aujourd'hui le rôle de la notion de frontière subit d'importants changements. L'ancienne fonction de défense se voit substituée par celle de « lieu de communication » par lequel passent quotidiennement d'importants flux de marchandises. En ce sens, la formation du bloc commercial régional Mercosul a eu un rôle fondamental.

Le sujet de ces travaux intéresse particulièrement le gouvernement fédéral qui, par le biais du Ministère de l'Intégration Nationale, essaie de promouvoir une intégration planifiée du Brésil et de ses voisins à travers les villes jumelles.

ÍNDICE

INTRODUÇÃO	1
I. BREVE DISCUSSÃO DA BASE CONCEITUAL, METODOLOGIA E FONTES DE INFORMAÇÃO	5
1.1 – Limites e fronteiras	5
1.2 – Metodologia e fontes de informação	8
II. CARACTERIZAÇÃO DO SEGMENTO DE FRONTEIRA BRASIL-ARGENTINA	10
2.1 – A Faixa de Fronteira no Brasil	10
2.2 – As cidades-gêmeas	13
2.3 – Das missões à fronteira	15
2.3.i – Berço missioneiro	15
2.3.2 – Cidades-gêmeas na fronteira Brasil-Argentina	17
III. FUNÇÕES URBANAS, INTERAÇÕES ESPACIAIS, REDES E POLÍTICAS PÚBLICAS	28
3.1 – Funções das cidades-gêmeas no limite internacional	28
3.2 – As redes e interações espaciais	30
3.3 – O rio Uruguai e sua região	35

3.4 – Tipos de interações na Fronteira Brasil-Argentina	37
3.5 – Escalas de ação e escalas do resultado	40
IV. INTERAÇÕES TRANSFRONTEIRIÇAS E CONFLITOS NAS CIDADES-GÊMEAS DE SÃO BORJA-SANTO TOMÉ E ITAQUI-ALVEAR	43
4.1 – O mito da identidade de fronteira	43
4.2 – As interações entre São Borja e Santo Tomé	46
4.2.i – Santo Tomé: das Missões à Ponte Internacional	48
4.2.2 – São Borja: passado missioneiro e “terra de presidentes”	52
4.2.3 – A presença árabe	54
4.2.4 – Fluxos econômicos e sociais	56
4.2.5 – Mercovia: o primeiro Centro Unificado de Fronteira do MERCOSUL	57
4.2.6 – As relações informais	63
4.3 – Itaquí-Alvear: poucas interações	64
4.3.i – Breve história de Itaquí: o portal do Rio Grande	67
4.3.2 – Porto, teatro e arroz	68
4.3.3 – Alvear: um <i>pueblo</i> correntino	72
4.3.4 – A guerra do arroz	76
4.4 – Conflitos e crimes nas cidades-gêmeas	79

4.4.i – Efeitos do MERCOSUL nas cidades-gêmeas: <i>chibeiros</i> x caminhões	79
4.5 – Políticas públicas nacionais e estratégias locais	82
4.5.i – Comitês de fronteira e iniciativas locais de interação	84
4.5.2 – O comércio entre as cidades-gêmeas	87
V. CONSIDERAÇÕES FINAIS	89
BIBLIOGRAFIA	91

INTRODUÇÃO

O presente trabalho é uma dissertação para obtenção do título de Mestre em Geografia. Ele está inserido na linha de pesquisa do Grupo Retis/UFRJ, que foi imbuído, no ano de 2005, pelo Ministério da Integração Nacional (2005), a realizar um estudo sobre a faixa de fronteira do Brasil com os demais países da América do Sul.

Este trabalho propõe-se a avaliar os efeitos geográficos das políticas públicas sobre o deslocamento dos fluxos transfronteiriços em escalas variadas. Nesse sentido, as interações espaciais entre as cidades-gêmeas na linha da fronteira internacional serão analisadas. Na fronteira internacional as cidades possuem funções que as diferenciam das que estão situadas nas proximidades dos grandes centros de decisão. Os núcleos urbanos localizados ao longo do limite internacional expõem bem essa diferença, principalmente os que estão dispostos aos pares, as chamadas cidades-gêmeas, onde de fato acontece o contato entre cidades de diferentes países.

Em relação ao papel das políticas públicas, ele pode ser percebido nas ações do governo brasileiro, quando este reconhece a faixa de fronteira como região institucionalizada, determina o tipo de investimento e matem as limitações do uso do solo na zona, de acordo com a legislação vigente¹.

Atualmente, nota-se uma mudança na política externa do governo brasileiro, no que tange às relações do país com seus vizinhos sul-americanos. O governo do presidente Lula atribui à faixa de fronteira uma importância estratégica para a integração da América do Sul. Ao dar ênfase a uma política externa voltada ao continente e não apenas ao MERCOSUL, o governo se distancia das diretrizes de seu predecessor, que tinha como meta o fortalecimento do bloco regional.

O reconhecimento pelo governo federal da importância da implantação de infraestrutura nas cidades situadas na Faixa de Fronteira, mais propriamente, nas cidades-gêmeas localizadas no limite internacional, foi um aspecto novo referente às políticas públicas.

O presente estudo é importante fonte de dados referentes a um tema sobre o qual poucos trabalhos científicos foram elaborados.

¹ A atual legislação referente à faixa de fronteira do Brasil foi criada no período do regime militar, no final da década de 1970 e não foi alterada na Constituição Federal de 1988.

“En América Latina las fronteras entre los estados-nación han sido notablemente invisibles para los estudios antropológicos y sociológicos hasta hace pocos años. Más allá de las posibles explicaciones de esta invisibilidad, es evidente que aún sabemos poco sobre nuestras fronteras, especialmente sobre su diversidad. Es decir que aún sabemos poco sobre las relaciones entre territorios, cultura y Estado en nuestros países. Saldar esta grieta es decisivo porque sobre esas modulaciones se procesan las dinámicas locales regionales y globales contemporáneas” (GRIMSON, 2000).

Ao longo dos anos, os países sul-americanos implementaram regimes específicos para suas áreas de fronteira, normalmente classificadas como “zonas ou faixas de segurança”. Vigorava no Brasil, até bem pouco tempo, a idéia de que a área de fronteira deveria ser protegida dos inimigos externos² (SEJAS, 2003). Várias cidades-gêmeas de fronteira originariamente tinham função de defesa do território e nelas eram implantados batalhões militares. As mais numerosas e dinâmicas localizam-se no Arco Sul da fronteira brasileira, por onde passam fluxos comerciais, que têm como destino grandes centros, como Buenos Aires e São Paulo. Com o passar dos anos houve o desenvolvimento de funções urbanas dessas cidades que em vários casos corresponderam ao crescimento urbano do núcleo localizado do outro lado do limite internacional. A demanda das cidades-gêmeas por infra-estrutura está diretamente relacionada a esses fluxos.

As cidades-gêmeas que representam o recorte espacial do trabalho – São Borja (gêmea de Santo Tomé) e Itaqui (gêmea de Alvear) – concentram funções aduaneiras, de controle e fiscais, que influenciam os diferentes fluxos que as atravessam. As funções desempenhadas por essas cidades são delimitadas por escalas de ação não-locais, a nacional (governo federal) e supranacional (MERCOSUL). A outros tipos de interações pouca importância é atribuída. Essas interações com escalas diversas decorrem da posição ocupada pelas cidades nas redes de circulação dos seus países e também da história de povoamento das mesmas. Um exemplo de interação que recebe pouca atenção é a que cidades limítrofes mantêm entre si e com a sub-região onde as cidades estão localizadas. As cidades-gêmeas também podem criar vínculos fortes em escala local, em decorrência de práticas culturais, políticas, comerciais, etc.

² Na América do Sul vem surgindo a idéia da zona de fronteira como um espaço de integração entre as nações. Isso se deve ao retorno da democracia após mais de duas décadas de ditaduras militares no continente. Assim, passa-se de uma concepção de fronteira rígida e isolante para uma projeção de abertura e união, em que estratégias de desenvolvimento são criadas por países vizinhos. Percebe-se uma nova conceitualização do espaço integrador.

Nas cidades situadas no limite internacional, diferentes tipos de interações transfronteiriças locais são consolidados, porém, simultaneamente há uma subordinação às políticas decididas à distância, devido à “importância estratégica da fronteira”. Tais políticas às vezes limitam e outras aumentam as chances de interação em escala local.

Ao longo da presente dissertação serão estudadas as políticas públicas que afetam, de forma mais acentuada, a dinâmica das interações nos dois pares de cidades-gêmeas: políticas que determinam as variações cambiais das moedas nacionais; diferentes políticas de caráter supranacional; e as políticas locais vinculadas a demandas que facilitam ou restringem nessas cidades os fluxos transfronteiriços.

O objetivo geral do autor é identificar os efeitos de decisões político-econômicas, tomadas em diferentes escalas de ação, sobre as interações transfronteiriças entre os pares de cidades-gêmeas São Borja/Santo Tomé e Itaqui/Alvear. A posição geográfica das cidades em estudo é de fundamental importância, assim como as variações de suas funções ao longo dos anos (funções urbanas e função de passagem) e os efeitos decorrentes de ações determinadas em diferentes escalas territoriais. Essas ações, por vezes se sobrepõem, fazendo dessas cidades lugares vulneráveis às alterações: na legislação da nação vizinha; nas normas do próprio país; de decisões supranacionais; e também de decisões de âmbito regional e local.

Os efeitos da desvalorização de moedas e o esfriamento das trocas comerciais entre os membros do Mercado Comum do Sul, fatos que vêm ocorrendo ao longo dos últimos anos, serão avaliados. Contudo, os diferentes eventos analisados não têm como único foco as negociações no interior do MERCOSUL e as conjunturas econômicas de seus estados associados. Ações decorrentes de múltiplas escalas serão analisadas no sentido de estabelecer possíveis relações com as práticas políticas e econômicas realizadas nas cidades estudadas.

O autor realizou o trabalho de campo em outubro de 2007, nos dois pares de cidades-gêmeas, o que proporcionou o reconhecimento no terreno dos tipos de interações presentes. Essas interações são muito particulares em virtude da existência do limite internacional, da complexidade de relações criadas em função das normas, da quebra dessas normas no dia-a-dia e da alteração das mesmas, de acordo com os interesses locais e extra-locais.

No primeiro capítulo são abordados conceitos gerais que dão embasamento à análise dos segmentos de fronteira no limite internacional do Brasil. Há também uma caracterização de São Borja e Itaqui, voltada para a apresentação e justificativa desses

conceitos. No segundo capítulo é feita uma caracterização do segmento de fronteira Brasil-Argentina. O capítulo terceiro dispõe sobre as funções urbanas, interações espaciais, redes e políticas públicas. No capítulo quarto são analisadas as interações transfronteiriças e os conflitos nas cidades-gêmeas de São Borja-Santo Tomé e Itaqui-Alvear.

I. BREVE DISCUSSÃO DA BASE CONCEITUAL, METODOLOGIA E FONTES DE INFORMAÇÃO

1.1 – Limites e fronteiras

O limite pode ser entendido como uma linha divisória abstrata passível de ser visualizada somente através de marcos de fronteira. Foi a necessidade de se delimitar os Estados que deu origem ao limite. Tendo em vista os papéis desempenhados no sistema interestatal, do ponto de vista formal, os limites internacionais definem o perímetro máximo do controle exercido pelos governos centrais, constituem um fator de separação entre unidades territoriais e possuem um caráter legal cuja legitimidade é dada por leis internacionais, mas fundamentalmente pelos integrantes do próprio Estado (MACHADO, 2005). De acordo com a autora, “o limite internacional é um princípio organizador do intercâmbio, seja qual for a sua natureza, não só para os territórios que delimita como para o sistema interestatal em seu conjunto” (Ibid, 2005).

No que tange ao sistema de estados nacionais, os limites possuem a função de filtrar os fluxos internacionais. Nesse sentido, eles podem ser mais ou menos permeáveis, havendo até mesmo a possibilidade de que eles sejam dissolvidos em razão de determinados intercâmbios – em função dos sistemas jurídicos internos que regulam as políticas aduaneiras, migratórias, sanitárias, etc. De acordo com Raffestin, o limite internacional é uma convenção, ratificada por acordos diplomáticos, que circunscreve “uma área no interior da qual prevalece um conjunto de instituições jurídicas e normas que regulamentam as atividades de uma sociedade política”; assim, uma convenção que afirma a coesão interna do território sob o controle de um poder central. A configuração linear dos limites do Estado denota, sobretudo, uma informação, o enquadramento de uma apropriação política do espaço, sendo um dos objetos geopolíticos por excelência.

No contexto que presidiu a formação dos Estados Nacionais, as zonas e lugares de contato foram encarados como áreas potencialmente dissidentes, daí o esforço dos estados em fazer coincidir no plano conceitual e material o limite com a fronteira.

É interessante lembrar que a noção de fronteira é historicamente anterior à noção de limite. Na concepção clássica da geografia política e da geopolítica, a noção de fronteira está associada às “estruturas espaciais elementares, de forma linear ao invólucro contínuo de um conjunto espacial e, mais especificamente, de um Estado-Nação”. As raízes da palavra fronteira têm uma conotação militar, remontando as

fortificações situadas nas extremidades de reinos em guerra, no período medieval (FOUCHER, 1991).³ Contudo, a fronteira também pode ser classificada como zona de contato entre domínios territoriais distintos. Também nesse caso, o sentido do contato foi historicamente associado às disputas territoriais.

O falecido historiador francês George Duby⁴ elaborou um significado para as zonas de fronteira que ia além do caráter defensivo e da reivindicação territorial. Nessa nova concepção, as fronteiras seriam vistas como lugares de junção, onde se defrontam as áreas culturais. As fronteiras seriam os lugares privilegiados onde se efetuam as confrontações, os empréstimos, as experiências, constituindo “zonas de particular fecundidade”.

Há ainda outra concepção da palavra fronteira, que é sua relação com os limites das zonas de povoamento, que pode ser encontrada em várias partes do mundo.

“Na maior parte das línguas existe uma palavra para designar as populações situadas ao longo do limite às quais são atribuídas características específicas que não se aplicam às pessoas situadas no interior do mesmo território: frontiersmen, frontaliers, Grenzleute. Isto significa que em todas estas línguas a fronteira conota um conceito de zona povoada e não um conceito de linha geométrica” (GOTTMANN, 1973).

O termo “zona de fronteira” foi adotado na presente dissertação para designar as faixas ao longo do limite internacional. A maioria dos países limítrofes com o Brasil não possui uma faixa de fronteira oficialmente instituída. Para efeito da análise as faixas de fronteira de tais países foram definidas aqui com a mesma extensão da brasileira, a partir do limite internacional. Essas duas faixas (a brasileira e a dos países limítrofes) definem, então, a chamada zona de fronteira.

³ M. Foucher, citado em Ribeiro, 2006.

⁴ Citado em Ribeiro, 2006.

Tabela 1

País	Faixa de Fronteira	Instrumento Legal
Argentina	Não tem.	Constituição de 1994.
Bolívia	50 km	Constituição de 1994.
Brasil	150 km	Constituição de 1988.
Chile	Não tem.	Constituição de 2001.
Colômbia	Não especifica largura.	Constituição de 1997.
Equador	Não especifica largura.	Constituição de 1998.
Guiana	Não tem.	Constituição de 1996.
Guiana Francesa	-	-
Paraguai	Não tem.	Constituição de 1992.
Peru	50 km	Constituição de 1993.
Suriname	Não tem.	Constituição de 1992.
Uruguai	Não tem.	Constituição de 1997.
Venezuela	Não especifica largura.	Constituição de 1999.

Elaboração: Rebeca Steiman, 2002.

Como pode ser observado na tabela 1, além do Brasil, apenas cinco países na América do Sul reconhecem a faixa de fronteira como uma unidade espacial distinta e sujeita à legislação específica.

É importante salientar que as fronteiras políticas internacionais são estabelecidas em três etapas:

- a) A delimitação, que consiste na fixação dos limites por meio de tratados internacionais.
- b) A demarcação, que consiste na implantação física dos limites, com a construção de marcos ao longo do limite internacional.
- c) A densificação, ou caracterização, onde há o aperfeiçoamento da materialização da linha divisória, com o intuito de fazer os marcos cada vez mais visíveis.

1.2 – Metodologia e fontes de informação

O presente trabalho partiu de um levantamento bibliográfico, seguido de um trabalho de campo, em que foram coletados dados primários e secundários. Os dados oficiais referentes às cidades estudadas foram fornecidos pelas prefeituras (ou *intendencias*, na Argentina) das quatro cidades, através de secretários e prefeitos. Além daquelas provenientes das sedes municipais, muitas informações foram obtidas nas aduanas argentinas e brasileiras, nos organismos da Receita Federal brasileira, em delegacias de polícia, empresas de logística e nos órgãos oficiais (argentinos e brasileiros) instalados na Mercosul, assim como na direção do consórcio que administra. Informações sobre documentos históricos foram conseguidas nas bibliotecas municipais de Alvear e São Borja, no museu municipal de Santo Tomé e na Secretaria de Cultura de Itaqui.

As informações referentes ao cotidiano dos cidadãos das cidades-gêmeas, assim como a interação entre os habitantes dos dois lados da fronteira foram obtidas em entrevistas realizadas ao longo do mês de outubro de 2007. Essas entrevistas se realizaram nas ruas e estabelecimentos comerciais das quatro cidades. Foram entrevistados argentinos e brasileiros que trabalhavam como policiais, médicos, servidores municipais, taxistas, guardas alfandegários, fazendeiros, caminhoneiros, professores, historiadores, diretores de empresas de logística, empresários, funcionários públicos federais, condutores de balsa, funcionários de hotéis, camelôs, contrabandistas, entre outros. As entrevistas, por mais que em alguns casos as informações possam ter parecido contraditórias, foram essenciais para a elaboração do trabalho de campo. No que se refere à contradição aparente de determinados relatos, há que se levar em consideração a realidade sócio-econômica do entrevistado, sua origem, além dos locais de residência e trabalho. A contextualização é a chave para o aproveitamento das informações dos habitantes das diversas camadas sociais das cidades-gêmeas analisadas.

Ao longo de todo o trabalho de campo o autor foi recebido com muita hospitalidade e teve acesso sem maiores problemas aos dados oficiais em todos os órgãos visitados. Sendo eles do lado argentino ou do lado brasileiro. Todas as entrevistas realizadas com cidadãos argentinos foram feitas em castelhano.

Para se chegar da capital gaúcha até a cidade de São Borja ou a Itaqui, a única opção é a rodovia, os vôos regulares de passageiros não pousam em São Borja, nem em

Itaqui⁵. Da capital gaúcha até São Borja são oito horas de ônibus. Numa viagem que custava, em outubro de 2007, pouco mais de oitenta reais.

Da rodoviária de São Borja ao centro da cidade é necessário pegar um táxi (que leva menos de cinco minutos até o destino). O trajeto entre a rodoviária e a porta do hotel, localizado no centro da cidade custava, em 2007, entre seis e sete reais.

⁵ Os aeroportos dessas cidades são mantidos pelas prefeituras, com apoio dos aeroclubes locais, sendo utilizados, principalmente em função de eventos políticos e servindo de forma mais constante, aos vôos de aviões que pulverizam agrotóxico nas plantações de fazendas da região.

II. CARACTERIZAÇÃO DO SEGMENTO DE FRONTEIRA BRASIL-ARGENTINA

2.1 – A Faixa de Fronteira no Brasil

As comissões mistas de limites são responsáveis pelo trabalho de demarcação e caracterização das fronteiras. No Brasil existem duas comissões bilaterais demarcadoras de limites. A primeira, que possui sede em Belém, é responsável pela fronteira setentrional, que vai do Peru até a Guiana Francesa. Já a segunda possui sede no Rio de Janeiro e é responsável pela fronteira do Brasil com Bolívia, Paraguai, Argentina e Uruguai (STEIMAN, 2002).

Desde o início da República, nas faixas de fronteira do Brasil, a utilização e a propriedade da terra estão sujeitas a condições especiais. A lei 601, de 1890, dispunha sobre terras devolutas e reservava uma faixa de 66 km ao longo dos limites do território nacional, onde essas terras eram passíveis de serem concedidas gratuitamente.

Em relação às terras correspondentes à faixa de fronteira, a primeira constituição republicana, que data do ano de 1891 estabelecia o seguinte:

“Pertencem aos estados as terras devolutas situadas nos respectivos territórios, cabendo à União somente a porção do território que for indispensável para defesa das fronteiras, fortificações, construções militares e estradas de ferro federais.”

Existiram vários contextos de ocupação militar visando a defesa, institucionalização de áreas de proteção ambiental e reservas indígenas que limitaram a ocupação de alguns segmentos fronteiriços. Também foram promovidas algumas ações governamentais que incentivaram a ocupação da fronteira.

Na legislação brasileira, a concepção de fronteira como área de “segurança, controle e proteção” ainda é bem forte. Contudo, nos últimos anos vem ocorrendo inúmeros acordos bilaterais que têm como objetivo o aumento da integração entre países. Nesses acordos, a faixa de fronteira possui um papel ativo (SEJAS, 2003).

O Decreto 85.064 de 26 de outubro de 1980 (criado em pleno período da ditadura militar) é o principal instrumento que regula, até hoje, a ocupação da faixa de fronteira. Tal dispositivo legal estabelece que a faixa de fronteira se estende por 150

quilômetros, paralela à linha divisória do território brasileiro. Essa área é, segundo o decreto, “indispensável à Segurança Nacional”.

Diversas restrições ao uso do solo na faixa de fronteira são estabelecidas pelo Decreto 85.064, que dispõe o seguinte:

Fica vedado, salvo consentimento prévio do Conselho de Segurança Nacional:

- a) alienação e concessão de terras públicas;
- b) abertura de vias de transporte e instalação de meios de comunicação destinados à exploração de serviços de radiodifusão de sons ou radiodifusão de sons e imagens;
- c) a construção de pontes, estradas internacionais e campos de pouso;
- d) estabelecimento ou exploração de indústrias que interessem à segurança nacional;
- e) a instalação de empresas que se dedicarem às seguintes atividades: a pesquisa, lavra, exploração e aproveitamento de recursos minerais, salvo aqueles de imediata aplicação na construção civil, assim classificados no Código de Mineração;
- f) a colonização e loteamento rurais;
- g) as transações com imóvel rural, que impliquem a obtenção, por estrangeiro, do domínio, da posse ou de qualquer direito real sobre o imóvel;
- h) a participação, a qualquer título, de estrangeiro, pessoa natural ou jurídica, em pessoa jurídica que seja titular de direito sobre imóvel rural.

As empresas que se dedicarem às indústrias citadas anteriormente deverão obrigatoriamente satisfazer às seguintes condições:

- a) ter pelo menos 51% do capital pertencente a brasileiros;
- b) pelo menos 2/3 de trabalhadores brasileiros e
- c) ser administrada ou gerenciada por brasileiros em maioria.
- d) no caso de pessoa física ou empresa individual, só a brasileiro será permitido o estabelecimento ou exploração das indústrias referidas;

- e) a alienação e a concessão de terras públicas, na Faixa de Fronteira, não poderão exceder de 300 hectares.

Na Constituição Federal de 1988 a faixa de fronteira não sofreu alterações no que fora estabelecido pelo Decreto 85.064. O desenvolvimento da faixa de fronteira é, atualmente, de competência do Ministério da Integração Nacional, que possui o Programa de Desenvolvimento Social da Faixa de Fronteira (PDFF). Através de acordos bilaterais, o Brasil vem estabelecendo bases jurídicas para um maior processo de integração e desenvolvimento da zona de fronteira, apesar de não existirem normas gerais que afetem a fronteira como um todo, uma vez que os acordos são bilaterais.

A política de integração do Brasil com os países limítrofes vem sendo feita de forma segmentada. O Ministério de Integração Nacional, através do PPDF, vem buscando medidas que promovam uma integração planejada do país com seus vizinhos a partir das cidades-gêmeas.

2.2 – As cidades-gêmeas

Cidades-gêmeas são núcleos urbanos localizados de um lado e de outro do limite internacional cuja interdependência é, muitas vezes, maior do que de cada cidade com sua região ou com o próprio território nacional, sem que estejam necessariamente em condição de fronteira seca, formando uma conurbação ou ocupando posições simétricas à linha divisória. Elas têm forte potencial de atuar como nódulos articuladores de redes locais, regionais, nacionais e transnacionais (MACHADO, 2006).

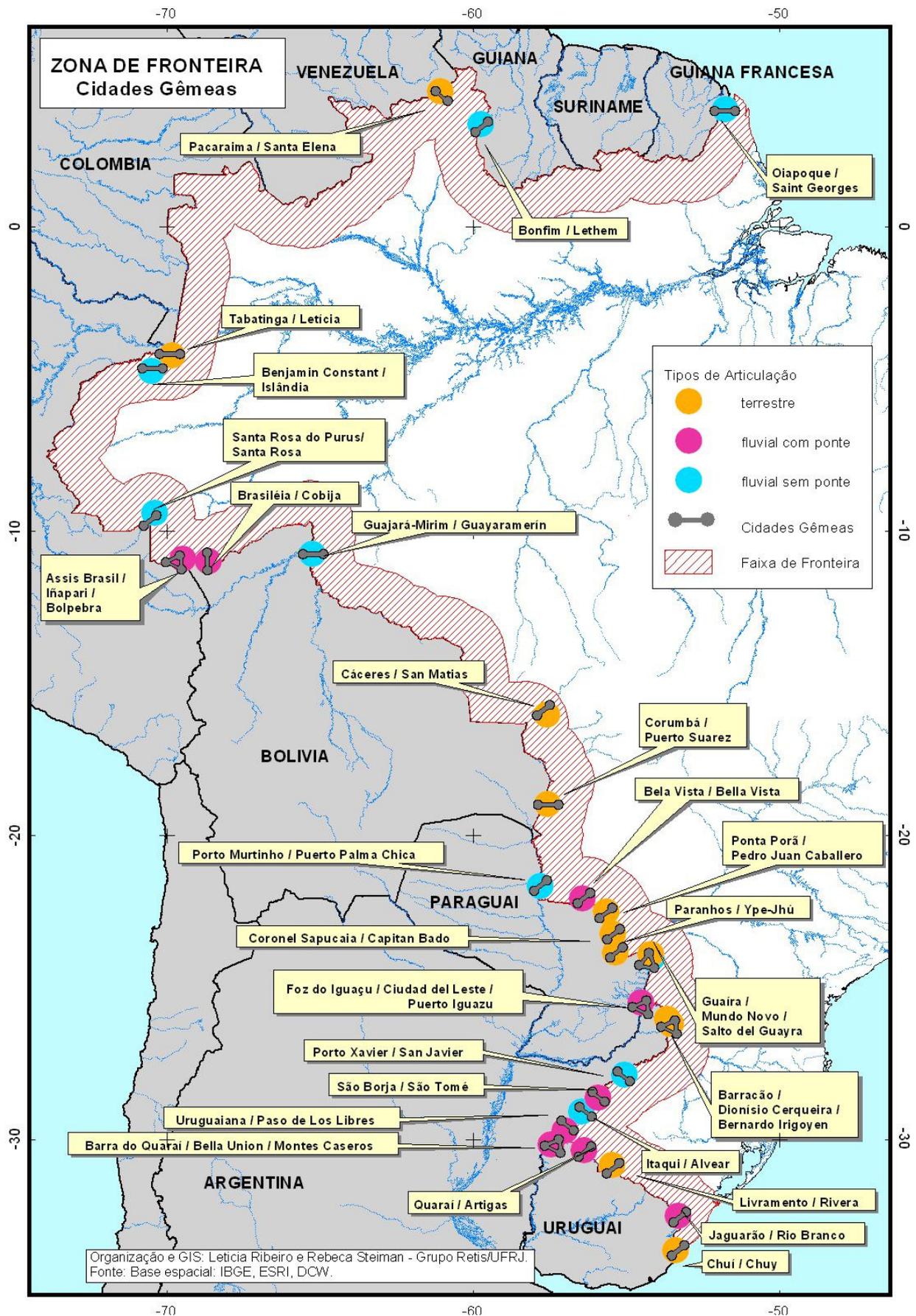
Nas cidades-gêmeas são materializadas interações dos mais diferentes tipos. Muitas vezes essas cidades antecedem qualquer decisão federal de criar uma faixa de fronteira institucionalizada. A dinâmica de seu surgimento tem estado ligada, desde o início, ao limite, ao contato e à função de defesa, sendo a excentricidade de sua posição a sua característica original.

Da situação marginal em relação aos centros decisórios, que apresentavam muitos segmentos fronteiriços, estes passaram a ser vistos a partir do seu valor estratégico, obviamente nas situações em que há algum tipo de interação passível de realização. Partindo de uma caracterização generalizadora, é preciso salientar que os segmentos fronteiriços são muito heterogêneos.

A figura 1 demonstra a localização das cidades-gêmeas ao longo da faixa de fronteira do Brasil. O mapa foi elaborado pelo Grupo Retis, em consonância com o PDFF. A implantação das ações de desenvolvimento da faixa de fronteira, no âmbito do referido programa do governo federal depende de dados referentes às cidades situadas no limite internacional. Muitos desses dados são desconhecidos ou até inexistentes, não apenas em virtude do tamanho reduzido e da estrutura deficiente das cidades, mas também devido à própria localização geográfica das mesmas (geralmente distantes das capitais de seus estados).

A importância da presente dissertação se encontra na produção de informações e dados sobre um segmento da fronteira sobre o qual poucos estudos foram produzidos, tendo as interações entre as cidades de ambas as margens do rio Uruguai como foco.

Figura 1

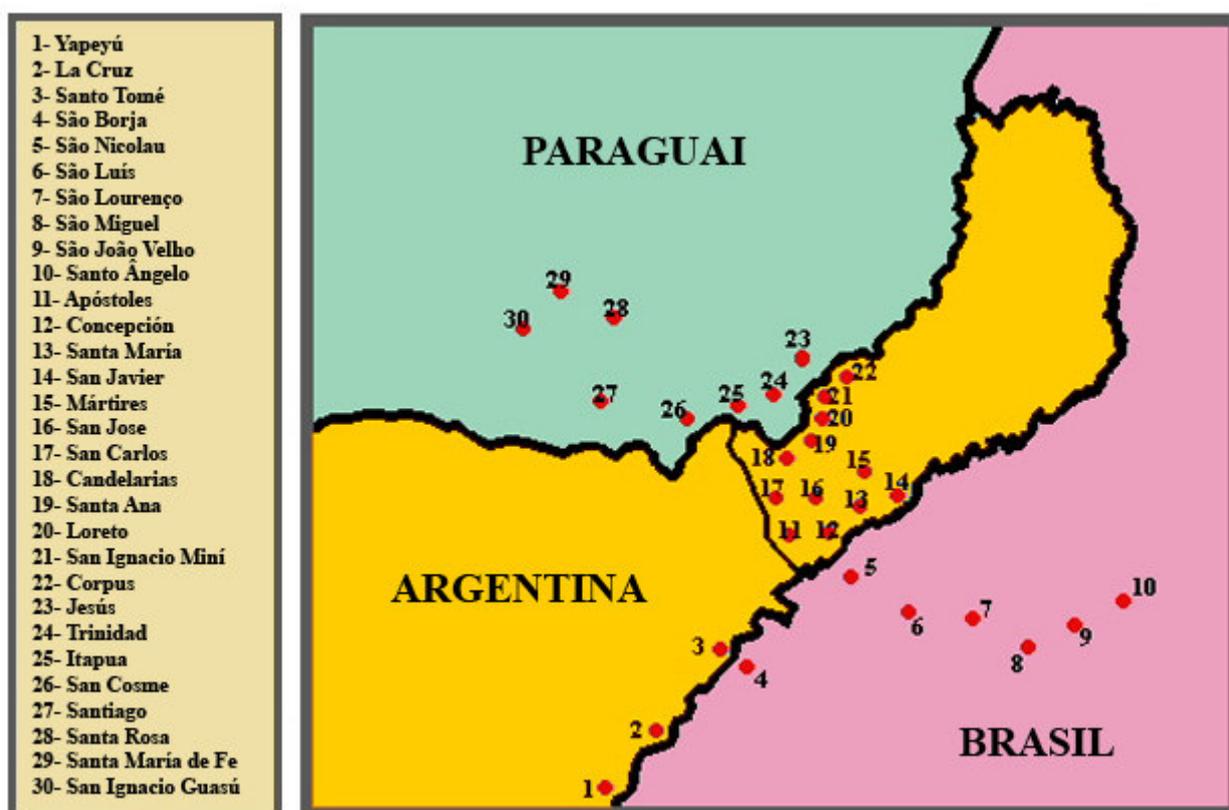


2.3 – Das missões à fronteira

2.3.i – Berço missioneiro

Localizadas no antigo território das Missões, Itaqui e São Borja surgiram como reduções jesuíticas no século XVII, numa região que era parte da América espanhola. Portugal só teve a posse definitiva do que hoje corresponde à área desses municípios, em 1801, após a assinatura do Tratado de Badajoz (Figura 2).

Figura 2 – Localização das Missões Jesuíticas



Elaboração: Autor

No ano de 1682 a comitiva liderada pelo jesuíta Francisco Garcia de Prada definiu o local em que seria construída a redução de São Francisco de Borja. Cinco anos depois, o primeiro dos Sete Povos das Missões já possuía sua própria organização administrativa. Após São Francisco de Borja, surgiram São Nicolau, São Miguel e São Luiz Gonzaga (as três em 1687), São Lourenço (1690), São João Batista (1697) e Santo Ângelo (1707).

O aperfeiçoamento da redução e a qualificação técnica dos seus habitantes a tornaram o centro administrativo que dirigia a vida dos Sete Povos. Artes, religiosidade, governo, justiça, estudo e treinamento militar dominavam o dia-a-dia dos missioneiros. Essa fase durou até o Tratado de Madrid (1750), que resultou na destruição dos Sete Povos. Assim, a população de São Borja passou do domínio jesuíta ao espanhol a partir de 1756 (sob domínio do Vice-Reinado de Buenos Aires) e depois ao português, com a Conquista de 1801.

O fato de São Borja ter sido o primeiro dos Sete Povos das Missões gera um interesse turístico, que poderia ser mais explorado pela prefeitura da cidade. As iniciativas para o desenvolvimento do turismo nesse aspecto são tímidas. Haja vista que se limitam ao museu municipal (cujo acervo é menor do que o de outras cidades missioneiras), à réplica da cruz missioneira localizada na entrada da cidade e a alguns passeios que refazem o trajeto entre as reduções jesuíticas.

A antiga rota que ligava as reduções jesuíticas recebeu o nome de “Caminho das Missões” e faz, hoje em dia, parte de um roteiro turístico. Na figura 3 podem ser visualizadas as cidades ao longo do percurso.

Figura 3 – “Caminho das Missões”



Adaptação de imagem obtida na Prefeitura de São Borja.

2.3.2 – Cidades-gêmeas na fronteira Brasil-Argentina

O recorte espacial do presente trabalho corresponde aos pares de cidades-gêmeas de São Borja/Santo Tomé e Itaqui/Alvear. Os municípios em questão, além de pertencerem ao território histórico das Missões, fazem parte de outras organizações e são parte de subregiões em seus estados ou províncias. Os municípios gaúchos estão situados na sub-região Fronteira Oeste do estado do Rio Grande do Sul. Já Santo Tomé e Alvear estão localizados na província de Corrientes, nordeste da Argentina, na região denominada Litoral. As cidades brasileiras estão separadas de seus pares correntinos pelo rio Uruguai (Figura 4).

São Borja e Itaqui se encontram no Arco Sul da fronteira brasileira. Alguns fatores importantes demonstram similaridades entre elas, tais como o fato das mesmas materializarem o contato entre sistemas jurídicos distintos, estando suscetíveis às diferenças de normas em ambos os lados da fronteira e à sua mudança ao longo do tempo. Além disso, essas cidades sofrem direta ou indiretamente os efeitos das crises econômicas que ocorrem tanto no Brasil quanto na Argentina, assim como os efeitos das mudanças cambiais.

Ainda com relação às semelhanças entre São Borja e Itaqui, os dois municípios se localizam na Campanha Gaúcha, estando inseridos na mesorregião geográfica do Sudoeste Sul-rio-grandense, ambos são filiados à AMFRO (Associação dos Municípios da Região da Fronteira-Oeste) e pertencem ao COREDE (Conselho Regional de Desenvolvimento) da Fronteira-Oeste.

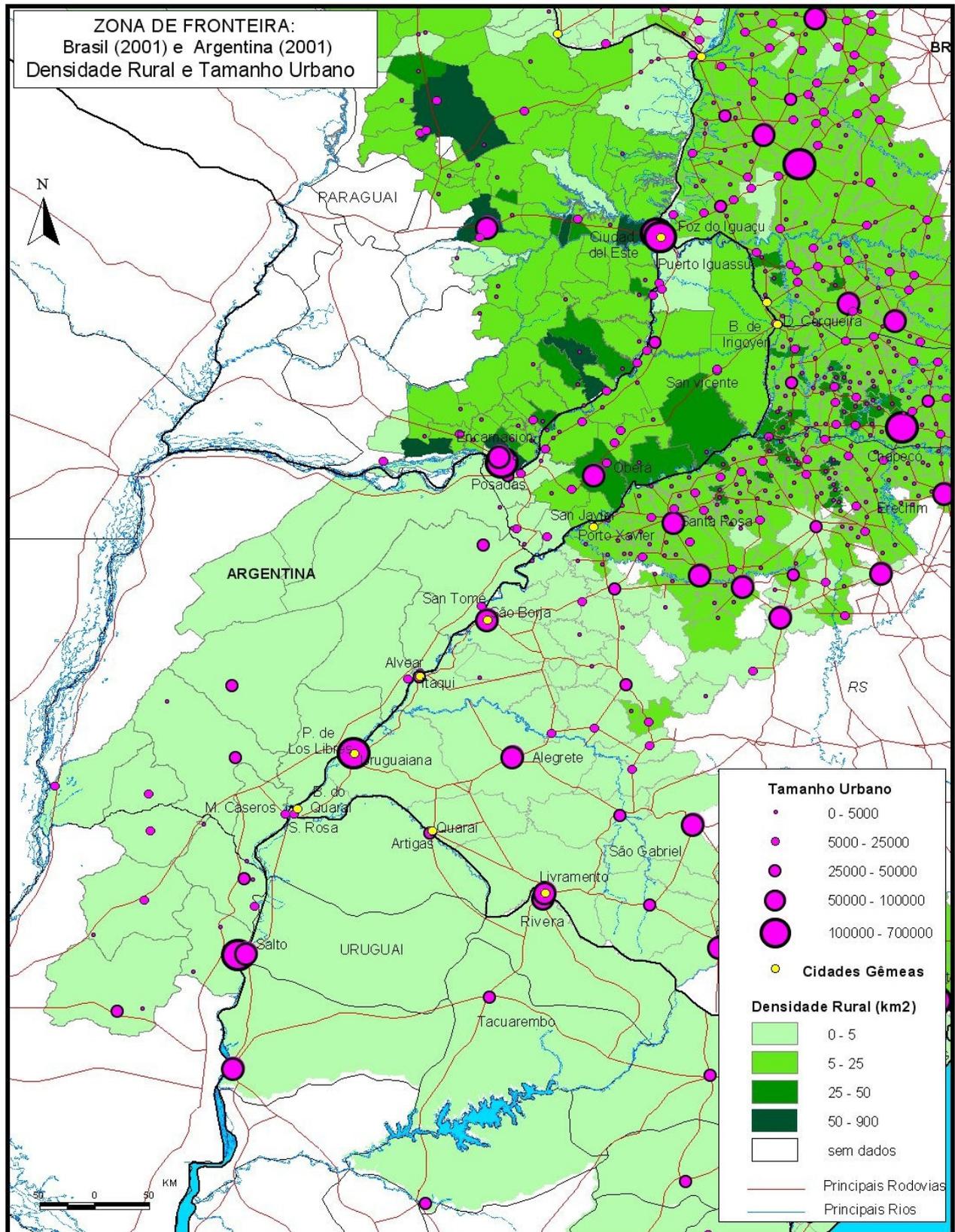
Por outro lado, determinados fatores permitem visualizar as diferenças entre São Borja e Itaqui, como por exemplo, as interações dessas cidades com seus pares argentinos. Um fator relevante é que as cidades de São Borja e Santo Tomé possuem ligação rodoviária, desde 1998⁶. Itaqui e Alvear possuem apenas ligação fluvial, através de barcas.

O fato de São Borja e Santo Tomé possuírem uma ponte diferencia o tipo de interação dessas cidades com o do outro par de cidades-gêmeas em análise. A ponte pode ser atravessada a qualquer hora do dia⁷, enquanto a balsa que liga Alvear a Itaqui funciona em horários restritos, de segunda a sexta.

⁶ Data da inauguração da Ponte Internacional.

⁷ A travessia da ponte é restrita a veículos. Não há possibilidade de se cruzar a ponte a pé.

Figura 4



Funciona nas imediações da Ponte Internacional, o Centro Unificado de Fronteira (CUF), o único do Brasil, que desde o início de seu funcionamento vem causando muitas alterações na dinâmica dos fluxos que cruzam as cidades de São Borja e Santo Tomé. Os efeitos desencadeados nessas cidades após a implantação do CUF serão abordados mais adiante.

Outras diferenças entre os pares de cidade em análise são o tamanho da população e a importância histórica e econômica das mesmas. Os municípios possuem populações urbanas muito significativas. No entanto, os números oficiais não correspondem à realidade⁸, não constando em separado da população rural nas tabelas (2 e 3) a seguir.

Tabela 2

Município ou departamento	População (rural e urbana)
Santo Tomé*	20.166
São Borja**	61.834

Tabela 3

Município ou departamento	População (rural e urbana)
Alvear*	8.147
Itaqui**	36.361

* Os dados dos departamentos argentinos datam de 2001. Fonte: Clarín

** Os dados dos municípios brasileiros datam de 2007. Fonte: IBGE

As tabelas 2 e 3 demonstram que as duas cidades brasileiras são bastante expressivas em termos populacionais em comparação aos seus pares argentinos. Em relação a esse fato é relevante lembrar que a província de Corrientes sofreu um grande movimento de emigração no início da década de 1950.

Nos municípios analisados prevalecem sociedades agropastoris. Em todos eles o setor primário, aí incluído o parque de beneficiamento de grãos, é o carro chefe da

⁸ No Brasil, o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, responsável pela realização dos censos demográficos, considera população urbana as pessoas que residem no interior do perímetro urbano de cada município e população rural as que residem fora desse perímetro. Essa definição permite às autoridades administrativas de alguns municípios recorrerem a um subterfúgio para aumentar sua arrecadação: utilizando as atribuições que a lei lhes garante, determinam um perímetro urbano bem mais amplo do que a área efetivamente urbanizada. Dessa forma, muitas chácaras, sítios ou fazendas, inegavelmente áreas rurais, acabam registradas como parte do perímetro urbano e são taxadas com o Imposto Territorial Urbano (IPTU), e não com o Imposto Territorial Rural (ITR) – com o IPTU os municípios obtêm uma arrecadação muito superior à que obteriam com o ITR.

economia. Em relação aos municípios da Campanha Gaúcha⁹, nota-se a grande extensão territorial dos mesmos, fato que os diferencia daqueles de outras regiões do Rio Grande. Essa situação é produto da sociedade pastoril e da antiga indústria do charque, marcada por uma estrutura agrária de grandes latifúndios e baixa densidade de população rural.

Em vários pontos da fronteira do Brasil com a Argentina ocorre um deslocamento das características do lado brasileiro para o outro lado. Esse é o caso do Pampa gaúcho latifundiário pecuarista-rizicultor na Argentina. Tal processo está relacionado com as interações promovidas por povoadores brasileiros vinculados atualmente à rizicultura e, em menor escala à exploração madeireira.

Os efeitos e características decorrentes da posição geográfica das cidades de fronteira, distantes dos grandes centros de decisão, variam segundo a história de povoamento e as políticas públicas instituídas ao longo do tempo.

“Os principais fatores responsáveis pelo isolamento das cidades de fronteira podem ser a ausência das redes de transporte e comunicação em regiões de fronteira, o peso econômico e político menor que essas possuem, e ainda o isolamento formal dessas áreas em relação aos estados vizinhos, pelo papel disjuntor dos limites políticos” (MACHADO, 2005).

Atualmente, em razão da constituição de blocos regionais de comércio, está havendo uma tendência à valorização da faixa de fronteira pelos governos nacionais. Para viabilizar os fluxos transnacionais, os governos promovem obras de infra-estrutura viária e logística. Muitas cidades de fronteira desempenham funções decorrentes de decisões tomadas em escalas superiores, embora tais funções possam promover interações culturais, econômicas, políticas e esportivas entre cidades-gêmeas situadas no limite internacional.

A posição da cidade precisa ser contextualizada, pois uma determinada localização pode ser muito importante em um momento histórico e não ser mais em outro (CORRÊA, 2004).

⁹ A região da Campanha é uma área de campos com pequenas ondulações do relevo e baixas altitudes.

Em relação às cidades localizadas no limite internacional, Roberto Lobato Corrêa sustenta que:

“A existência de uma fronteira internacional está associada a diferenças entre os dois lados. Diferenças de padrões monetários, regime político, etnia, língua e religião levam a que, em certos pontos da fronteira, estabeleçam-se postos de controle daquilo que atravessa de um lado para outro. Nestes postos estabelece-se um conjunto de atividades em torno das quais se desenvolve uma cidade. Ela pode agregar outras funções, mas a de ponto fronteiriço tende a ser muito importante. Sua área de influência tende a ser ampla, incluindo pelo menos dois países” (CORRÊA, 2004).

A função de posto de fronteira esteve presente desde a fundação das cidades situadas no limite meridional do Brasil (principalmente no Rio Grande do Sul). Essas cidades surgiram de acampamentos militares e de quartéis, após o abandono das missões jesuíticas do século XVIII. As terras circunvizinhas a elas foram mantidas sob domínio brasileiro através da doação de sesmarias¹⁰. A característica defensiva, que marcou muitos municípios ao longo da fronteira gaúcha com a Argentina, não impediu que surgissem interações em escala local entre os povoados. Tais interações, muitas vezes não ocorriam em escalas regional ou estadual devido à precariedade das vias de transporte.

Até o início do século XX, a infra-estrutura de transportes era tão precária, que muitos municípios gaúchos fronteiriços utilizavam o porto de Montevideú para exportar seus produtos.¹¹ Hoje, em um contexto diferente do correspondente ao período em que essas cidades surgiram, Itaqui e principalmente São Borja, são importantes nós da rede de circulação de bens no contexto de integração de países sul-americanos.

Segundo Burghardt, citado em Adiala (2005), as cidades de passagem (ou *gateway cities*, em inglês), como os pares de cidades-gêmeas em análise, se

¹⁰ O sistema de sesmarias do Brasil era um prolongamento do sistema jurídico português. Ele foi criado por Dom Fernando, então rei de Portugal, em maio de 1375. No Brasil, a sesmaria era a concessão de terras, pelo governo português, com o intuito de desenvolver a agricultura, a criação de gado e, mais tarde, o extrativismo vegetal, tendo se expandido à cultura do café e do cacau. Ao mesmo tempo, servia a povoar o território e a recompensar nobres, navegadores ou militares por serviços prestados à coroa portuguesa.

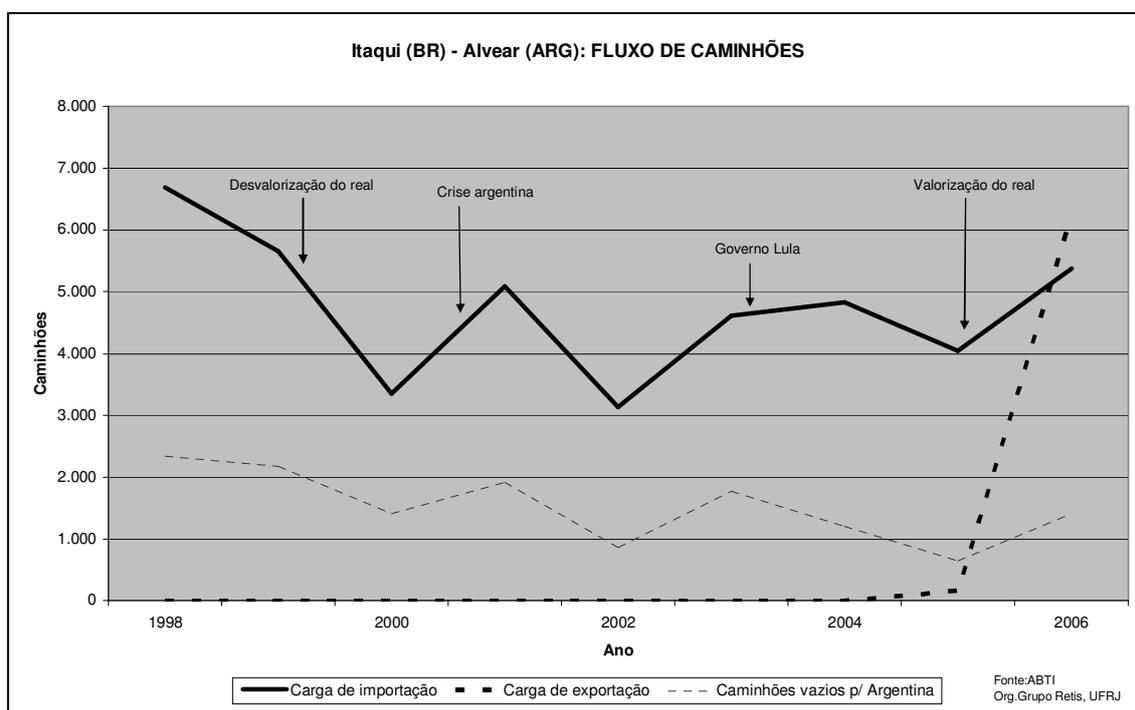
¹¹ No final do século XIX, o Uruguai concluiu a ferrovia Montevideú-Rivera. Além disso, em 1888 foi criada a ferrovia Itaqui-Barra do Quaraí. Muitos saladeiros próximos dessa estrada de ferro enviavam o charque e demais produtos para outras partes do Brasil, utilizando o porto de Montevideú.

desenvolvem entre áreas de diferentes tipos e intensidades de produção e se diferenciam de outras localidades devido a sua localização excêntrica e pela predominância de conexões comerciais de longa distância. Em virtude disso, essas cidades constituirão importantes nós de redes de transporte, o que fará com que no mercado de trabalho prevaleça o setor terciário atacadista e o de transporte.

Tanto São Borja como Itaqui são responsáveis pelas operações de movimentação e despacho de mercadorias sob controle aduaneiro. Apesar do peso que o setor de transportes possui nas economias das duas cidades, há uma enorme diferença entre os fluxos de pessoas e mercadorias que passam por Itaqui e os que passam por São Borja.

De acordo com informações da Receita Federal de Itaqui, no ano de 2007, entre importação e exportação, aproximadamente cerca de 15 mil caminhões (sessenta por dia) cruzaram por balsa a fronteira entre Itaqui e Alvear, sendo que a maior parte dos veículos transportava arroz. Esse número confirma a atual fase de crescimento do fluxo de cargas nesse ponto da fronteira, como demonstra o Gráfico 1.

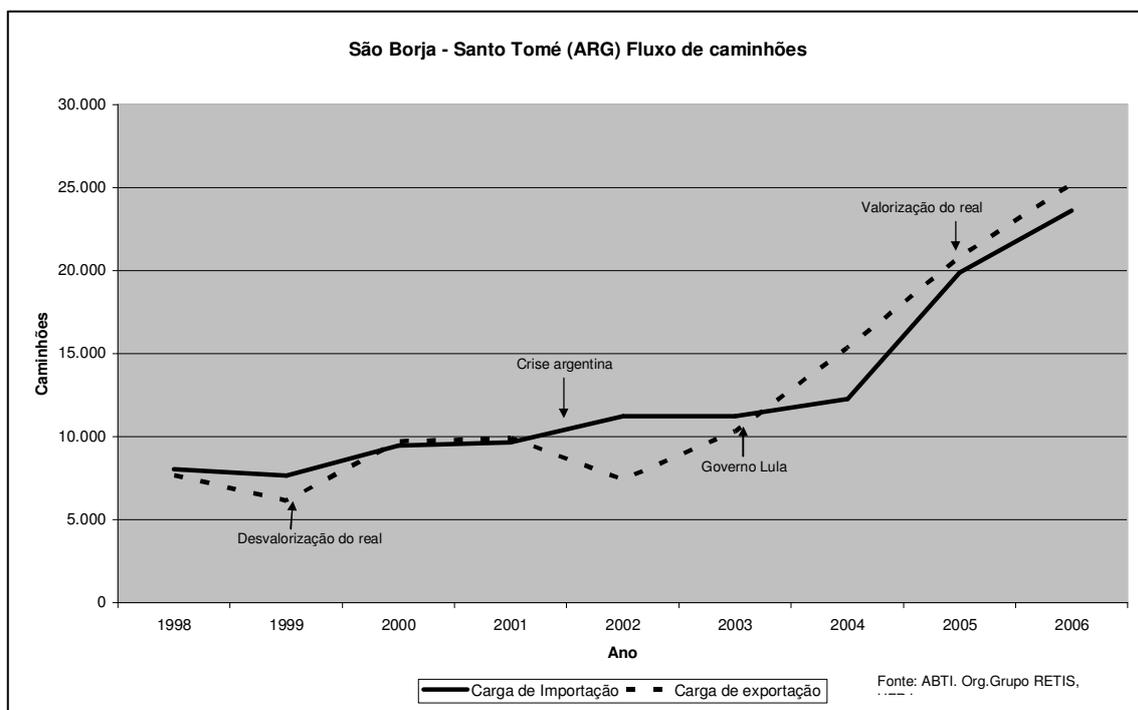
Gráfico 1



Já pela Ponte Internacional, que liga São Borja a Santo Tomé, segundo informações da concessionária que administra a mesma, em 2007 aproximadamente 65 mil caminhões (180 por dia) atravessaram de um país para o outro, acompanhando um processo de aumento do fluxo de cargas que cruza a fronteira naquele trecho, como

mostra o gráfico 2, que expõe a variação dos fluxos de caminhões que passaram pela fronteira, de acordo com acontecimentos políticos e econômicos dos dois países. Também é possível notar que o volume de cargas movimentado por São Borja é bem maior do que o que passa pelo porto de Itaqui.

Gráfico 2



São Borja e Itaqui funcionam como lugares de comunicação ao longo do limite internacional, coincidindo com pontos estratégicos de passagem da rede fluvial e também com a rede de circulação e transporte. Os fluxos provenientes de escalas distantes que cruzam as cidades de São Borja e Itaqui, caracterizando-as como cidades de passagem com a função de controle aduaneiro, poderiam ser maiores e mais intensos, não fosse a concorrência de importantes cidades na própria região da Fronteira Oeste, por onde entra e sai do Brasil uma grande quantidade de produtos comercializados no Cone Sul (Figuras 5 e 6).

Apesar da concorrência, nos últimos anos alguns setores, como o de transporte e logística, cresceram em São Borja e em Itaqui, onde foram instaladas filiais de grandes transportadoras e também surgiram cooperativas locais de transportadores.

Figura 5

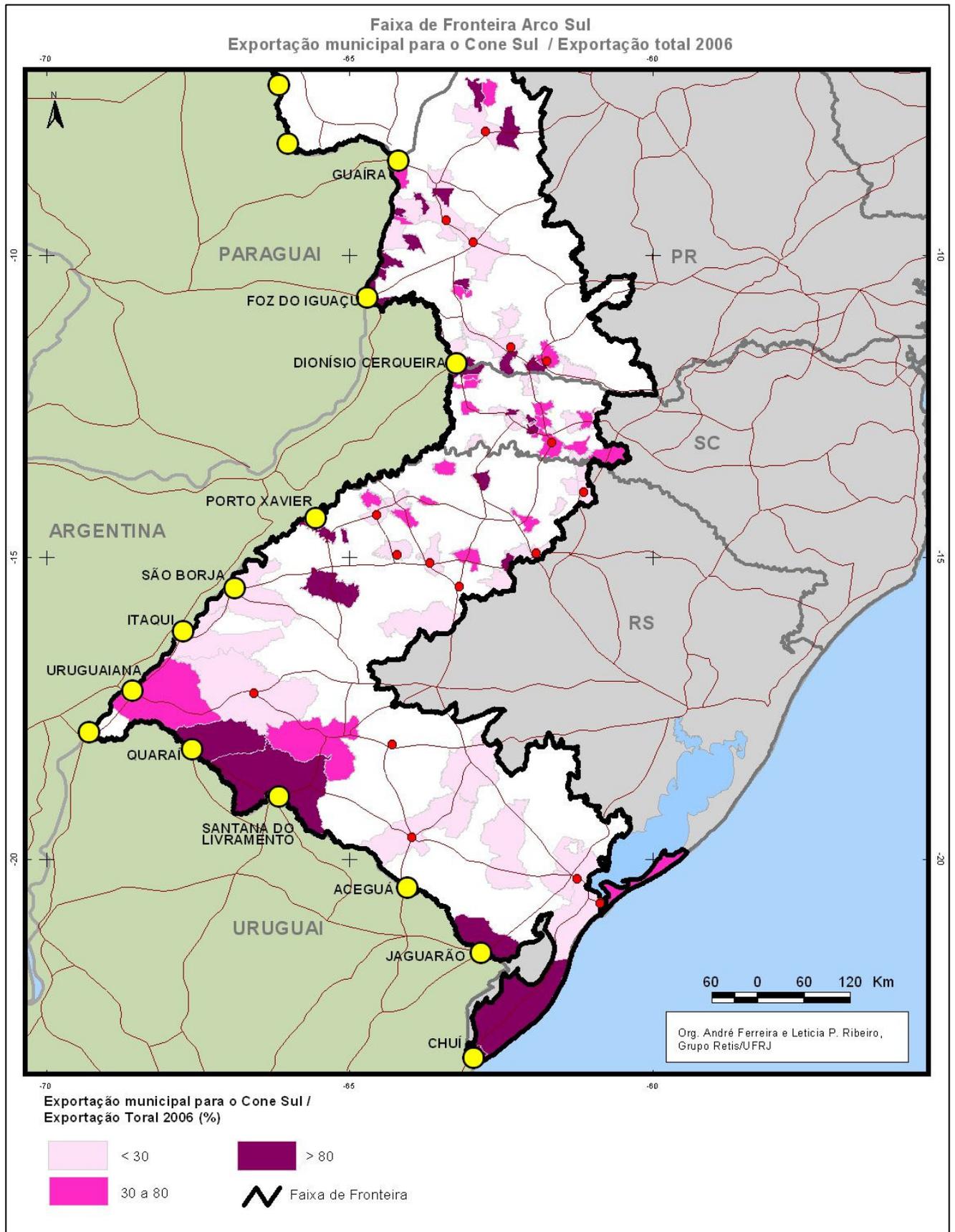
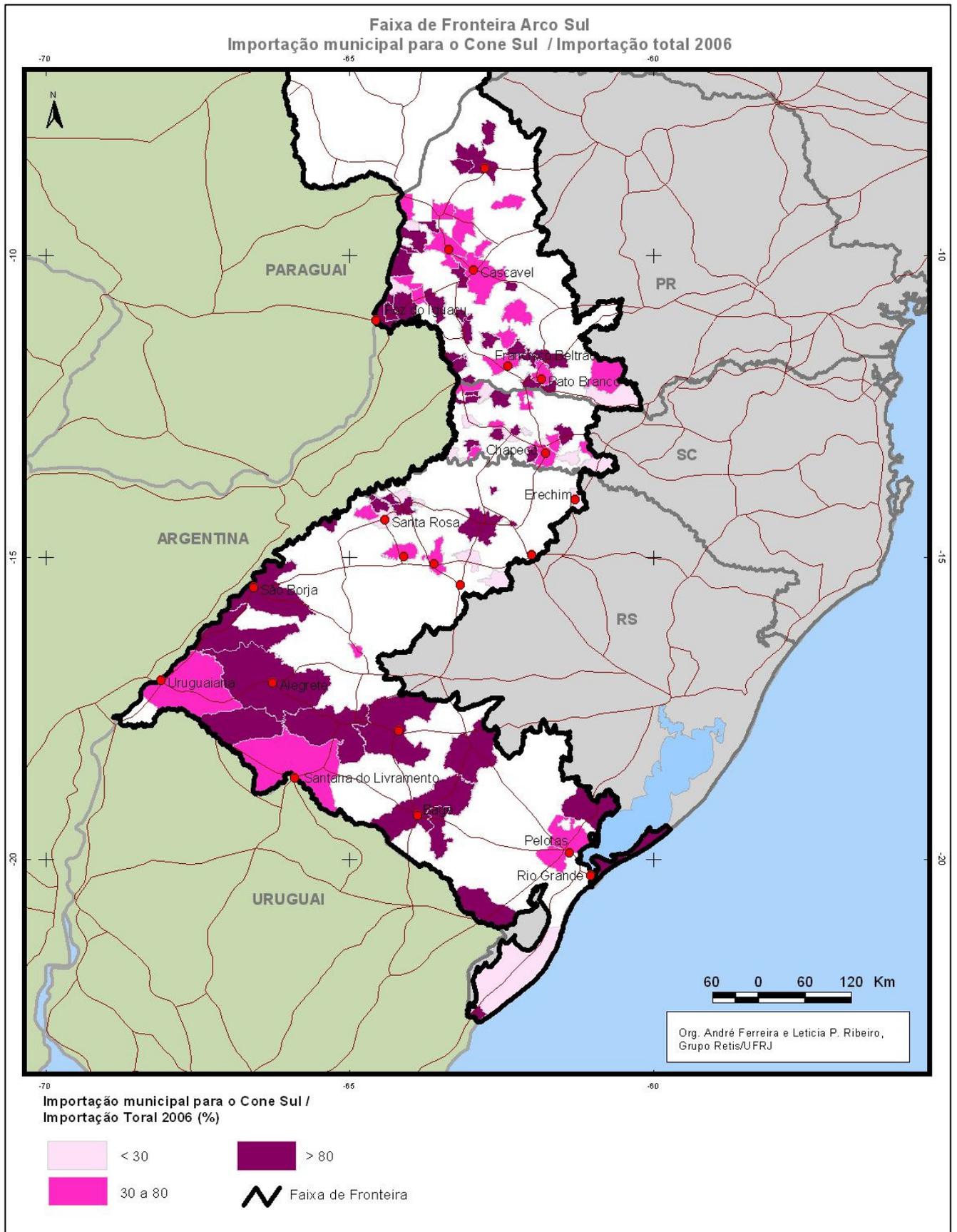


Figura 6



A figura 6 atesta o peso das cidades de São Borja e Itaqui nas importações provenientes do Cone Sul. Os fatores responsáveis por esse volume de importações serão analisados no decorrer do presente trabalho.

A tabela 4 expõe o valor adicionado bruto por setores na economia das cidades de Itaqui e São Borja. O valor adicionado bruto permite a visualização da estrutura econômica por setor, possibilitando o reconhecimento dos setores responsáveis pelo desempenho do PIB. É possível notar, ao se observar a tabela, que o setor de serviços (terciário) é o que possui o maior peso na economia de ambas as cidades.

Tabela 4

VALOR ADICIONADO BRUTO POR SETORES – 2005		
SETORES	ITAQUI (R\$ MIL)	SÃO BORJA (R\$ MIL)
AGROPECUÁRIA	105.871	77.994
INDUSTRIAL	128.649	139.502
SERVIÇOS	211.883	321.890
ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA	65.036	93.409

Fonte: FEE – Fundação de Economia e Estatística Siegfried Emanuel Heuser

Itaqui e São Borja hoje possuem um caráter estratégico como lugares de comunicação e trânsito em função do MERCOSUL, com os fluxos de mercadorias que os cruzam diariamente. Tais fluxos, por serem, em grande parte, movidos desde locais distantes, sem que ocorra um processo logístico mais avançado que agregue valor aos bens em trânsito, não geram muitos benefícios para a economia das cidades-gêmeas situadas no limite internacional. O aumento do investimento federal nas aduanas de Itaqui e de São Borja, e a instalação do Centro Unificado de Fronteira (CUF), em Santo Tomé (Argentina), geraram diferentes reflexos na vida dos habitantes locais (Figura 7).

Figura 7



Imagem do Centro Unificado de Fronteira. Fonte: ABTI, 2008.

No caso do CUF, ocorreu uma centralização das atividades burocráticas, de fiscalização, de controle de cargas, pessoas e veículos em um mesmo local. Houve a instalação de infra-estrutura para os caminhões e motoristas, que hoje passam direto pelas cidades da fronteira, sem parar, uma vez que o Centro Unificado dispõe de diversos tipos de serviços, desde banheiros e restaurantes, até locais de armazenagem de cargas e parque de estacionamento de caminhões.

III. FUNÇÕES URBANAS, INTERAÇÕES ESPACIAIS, REDES E POLÍTICAS PÚBLICAS

3.1 – Funções das cidades-gêmeas no limite internacional

Fazer valer o limite internacional tem sido geralmente iniciativa dos governos centrais quase sempre contrariando desejos das populações fronteiriças. Em raros casos a própria população fronteiriça entra em conflito sem o apoio do governo central.

Durante muitos anos, entre os militares brasileiros e argentinos, havia a idéia de que a faixa de fronteira não deveria ser desenvolvida em nome da segurança nacional. Não deveriam ser feitos investimentos em infra-estrutura e bens de produção nas proximidades do limite internacional tendo em vista o perigo da invasão por parte de uma nação estrangeira, que se valeria dos recursos da faixa de fronteira.

Com isso, o isolamento das cidades de fronteira, determinado pela ausência de infra-estruturas de transporte e comunicação, fez com que durante muitos anos, as cidades situadas ao longo do limite internacional tivessem mais interações com cidades localizadas na sua sub-região e até com cidades do outro lado da fronteira do que com a própria capital do estado ao qual pertenciam.

No entanto, com o fim da ditadura militar e posteriormente, com a entrada em vigor do MERCOSUL, a concepção de fronteira como área de segurança nacional tem mudado. O fato da Constituição Federal de 1988 ter ratificado um polígono de 150 quilômetros a partir do limite internacional como faixa de fronteira faz com que as sedes dos municípios situados na faixa de fronteira possam ser classificadas como cidades de fronteira para efeito de políticas de desenvolvimento urbano. A posição geográfica, de proximidade com o país vizinho, é um atributo que confere forte potencial para essas aglomerações atuarem como núcleos articuladores de redes locais, regionais, internacionais e transnacionais (Ministério da Integração, 2005).

Dentro do conjunto de aglomerações situadas na linha de fronteira, são as cidades-gêmeas que devem ser destacadas. Elas são núcleos localizados de um lado e de outro do limite internacional, cuja interdependência é, com frequência, maior do que a de cada cidade com sua região ou com o próprio território nacional.

A expressão “cidades-gêmeas”, no caso da fronteira brasileira, corresponde a arranjos espaciais diversos. Raramente apresentam tamanhos urbanos similares, havendo até casos em que um dos núcleos da divisa nem chega a ser uma

‘cidade’(MACHADO, 2005). Nem sempre as cidades gêmeas não estão localizadas em fronteiras secas ou formam uma conurbação; ou mesmo ocupam posições simétricas em relação à divisa internacional. As cidades em estudo na presente dissertação, por exemplo, estão separadas pelo rio Uruguai.

É importante fazer das cidades-gêmeas o objeto de políticas de desenvolvimento urbano, para que a fronteira deixe de ser a margem do estado nacional e passe a servir como centro da interação entre estados vizinhos. Dentre as funções que poderiam ser bem desempenhadas pelas cidades-gêmeas, podemos destacar as seguintes:

- a) Atenuação de conflitos locais entre os países vizinhos através de um sistema de cooperação entre as aglomerações para a solução de problemas comuns.
- b) Articulação de redes de diversos tipos e origens, uma vez que as cidades-gêmeas abrigam pessoas de diferentes lugares e países.
- c) Classificação dos diversos tipos de ilegalidade de acordo com o grau de ameaça que representam para a segurança pública, não devendo haver rivalidade com o governo central ou se tratar a ilegalidade como fenômeno externo.

3.2 – As redes e interações espaciais

As redes, como forma efetiva e potencial de organização espacial, englobam:

- redes infra-estruturais ou logísticas;
- redes de comunicação;
- redes virtuais, que referenciam projetos transnacionais coletivos, caso das redes urbanas e das redes políticas.

Interações espaciais podem ocorrer a partir do contato entre duas ou mais partes disjuntivas que disponham de uma organização em rede. As distâncias entre dois pontos ou duas cidades não contíguas, por exemplo, não significam uma separação, desde que seja possível se estabelecer contato por meio de uma base física, infra-estrutural ou logística (ADIALA, 2006).

As interações (situadas em registros diversos – econômicos, sociais, políticos, institucionais, espaciais, étnico-culturais) estruturantes da dinâmica de um sistema regional são cada vez mais de tipo conectivo: redes de toda ordem articular, ‘verticalmente’, lugares, indivíduos, organizações, situados em níveis escalares distintos e ‘horizontalmente’, pontos do território, sem que seja obedecida a restrição de contigüidade (MACHADO, 1995).

Conceito importante para a compreensão do papel das redes na atualidade é o que foi proposto por Manuel Castells em seu livro *The rise of the Network Society*. Nesse trabalho, o autor catalão propõe a definição do conceito de espaços-de-fluxos em contraponto aos espaços-dos-lugares, seguindo a Ruggie (1993):

“O espaço de fluxos é a organização material das práticas sociais de tempo compartilhado que funcionam por meio de fluxos. Por fluxos, entendo as seqüências intencionais, repetitivas e programáveis de intercâmbio e interação entre posições fisicamente desarticuladas, mantidas por atores sociais nas estruturas econômica, política e simbólica da sociedade” (CASTELLS, 1996).

Esse conceito permite a compreensão de como ocorrem alguns processos, a partir do reconhecimento das redes e de determinados fluxos.

Valendo-se desse conceito em relação ao segmento da zona de fronteira analisada, é possível dizer que esse segmento caracteriza-se pela predominância da economia de rede, onde centros urbanos encontram-se dispersos e desempenham atividades que não dependem necessariamente de uma interação com sua região. Tais centros se sustentam pelas atividades desempenhadas no interior de cada lugar e das interações com outras cidades.

Claude Raffestin, no livro 'A geografia do poder', disserta sobre o sistema territorial, afirmando que o mesmo possui três componentes: tessitura, nó e rede. Os três elementos seriam subconjuntos estruturais que sustentariam as práticas espaciais.

Ainda segundo Raffestin¹²:

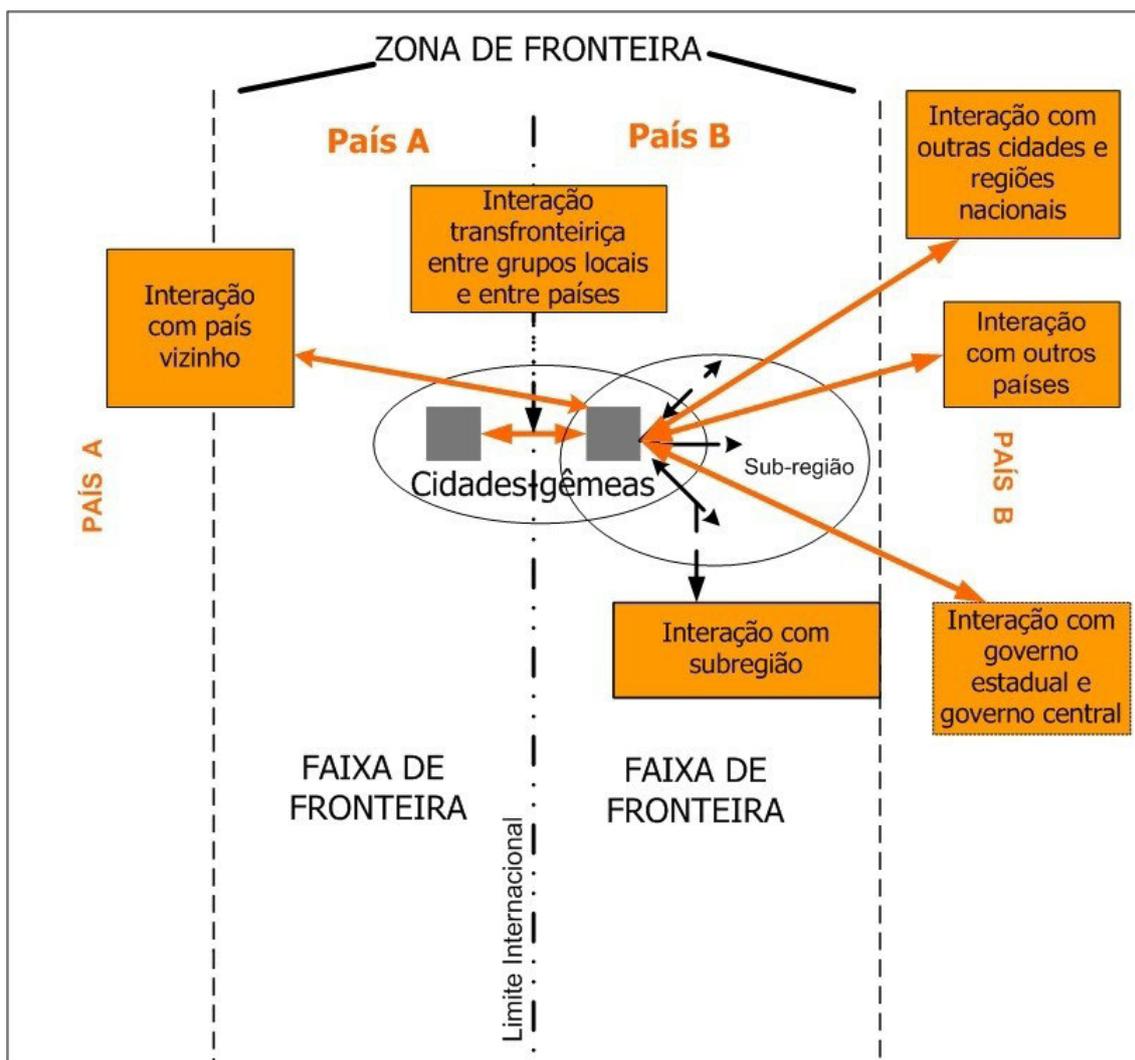
“Toda prática espacial, mesmo embrionária, induzida por um sistema de ações ou de comportamentos se traduz por uma ‘produção territorial’ que faz intervir tessitura, nó e rede. É interessante destacar a esse respeito que nenhuma sociedade, por mais elementar que seja escapa a necessidade de organizar o campo operatório da sua ação”. A noção de tessitura proposta por Raffestin seria um enquadramento de um poder, onde a escala da tessitura determinaria as escalas dos poderes.

Lia Machado desenvolveu um modelo em que demonstra as possibilidades de interações das cidades-gêmeas. Tais interações são possibilitadas pela organização e utilização de redes de caráter variado.

O esquema da autora justifica a discussão de determinados conceitos como: zona de fronteira; faixa de fronteira; posição geográfica; redes transnacionais; e redes materiais.

¹² Citado em Adiala, 2006.

Figura 8 – Esquema de interações complexas: cidades-gêmeas



Elaboração: Lia Machado, 2004.

Apesar da existência de uma visão tradicional, que privilegia a análise das escalas como se estas fossem fixas, e que supervaloriza a escala nacional em detrimento das demais, esta não deve ser considerada mais importante do que as demais escalas. A perspectiva construtivista do conceito de escala, parte da premissa de que toda escala é uma construção social.

No presente trabalho podem ser identificadas escalas construídas como possibilidade de definição de uma área de atuação. Como por exemplo, uma escala sub-regional representada pela Associação de Municípios da Fronteira Oeste, a escala supranacional relativa ao MERCOSUL, ou a escala local transfronteiriça, que agrega as duas cidades pertencentes a estados nacionais vizinhos.

Ao serem definidas as escalas de ação e do resultado, não há um foco em uma ordem hierárquica de escalas fixas. É importante que haja uma definição dos poderes que as representam, da maneira como as representam e das relações que estes estabelecem com outras escalas. Essa definição não deve privilegiar o conceito de território, sempre atrelado à noção de escala e sim partir da idéia de uma relação entre território e rede. Redes e configurações escalares constituem mutuamente umas as outras de maneira complexa. As redes ajudam não apenas a construir e disputar escalas, mas também a reconfigurar relações escalares. Da mesma maneira, estruturas escalares constroem e disputam redes.

Diversas transformações políticas têm ocorrido a partir de conexões espaciais por meio de redes, em que esse tipo de organização vem assumindo uma significativa importância como forma de governo e resistência (LEITNER, 2004).

Kevin Cox, citado em Adiala, valoriza a formação de redes em escala local, frente à visão de escalas como formas fixas limitadas apenas à atuação política dos Estados.

As interações repercutem sobre os territórios pela rede de transporte ou de comunicações, sobre a viabilidade e localização de certas atividades, sobre o desenvolvimento econômico dos territórios, etc. (PINI, 1995).

Se dois lugares forem próximos, eles terão mais chance de apresentarem as mesmas características e uma dependência estatística, o que em geral, cria uma influência recíproca, que pode formar um sistema local. Isso não é uma regra, já que existem lugares próximos e com similaridades estatísticas que não se relacionam, dependem ou se influenciam diretamente. Alguns fatores podem criar esse distanciamento relacional, tais como as rupturas entre esses espaços, pois o meio é modificado, e sua capacidade de influência recíproca é favorecida ou anulada pelo pertencimento a dois sistemas distintos, ainda que existam características similares e contigüidade espacial. Podemos assim, considerar os limites internacionais como fator de ruptura.

No caso das cidades-gêmeas em análise, o limite internacional se materializa não apenas pelo rio Uruguai, como também pela política de segurança nacional que vigorou durante aproximadamente dois séculos, tanto do lado brasileiro, quanto do lado argentino, e que fez com que os povos desse segmento da fronteira desenvolvessem interações muito superficiais.

Normas institucionais, em geral sob o poder dos governos centrais dos Estados recaem sobre as cidades-gêmeas. As normas mais influentes são a legislação e o sistema de controle e segurança dos estados nacionais, que ora permitem e ora limitam o regime de fluxos de bens, os movimentos pendulares, os regimes de trabalho e as migrações, além de incidirem também sobre as leis ambientais e mesmo sobre a militarização desses espaços.

A presença da aduana e da receita federal (órgão representativos do poder nacional) ou de órgãos correspondentes dos países vizinhos, assim como a existência de postos militares, são bons exemplos materiais e indicativos do poder decorrente das normas que influenciam na modulação e na frequência dos diferentes fluxos transfronteiriços formais e informais (ADIALA, 2006).

Geralmente, os fluxos que cruzam o limite internacional em decorrência de demandas centrais (como é o caso de São Borja, Itaqui e seus pares), utilizam essas cidades como centros logísticos e também como pontos de passagem (visto que ainda centralizam algum tipo de controle aduaneiro).

Outro exemplo de fluxo não originado localmente é o de turistas. Em determinadas épocas do ano, cruzam o limite e podem ocasionar algum rebatimento nessas cidades, beneficiando setores legais ou mesmo ilegais.

3.3 – O rio Uruguai e sua região

O rio Uruguai (figura 9) pode ser considerado o canal de vida de São Borja, Itaqui e de toda a região. Suas águas serviram de caminho comercial, de fonte de alimento e lazer aos índios desde antes da chegada dos europeus. Mais de uma vez as suas margens foram caminho dos combatentes de todas as etnias presentes na região. Sua extensão, variação de distância entre as margens e as matas ciliares eram elementos estratégicos nas operações militares. No entanto, esse rio, que delimita grande parte da fronteira entre Brasil e Argentina está na rota de contrabandistas e traficantes, que atuam na Bacia do Prata. Os dois lados do rio possuem grandes áreas desabitadas entre as cidades ribeirinhas. O contrabando e o tráfico de armas e de drogas atravessam o rio em locais distantes dos postos de controle da fronteira.

Figura 9



Gaúcho saltando da barranca do rio Uruguai. Trabalho de Campo, 2007.

A marinha argentina está mais bem aparelhada do que a brasileira na região. Ao ponto de donos de bares situados à beira do rio Uruguai e membros de comunidades ribeirinhas de São Borja e Itaqui fazerem chamadas telefônicas para postos da marinha

do país vizinho quando precisam saber informações sobre a elevação do nível das águas do rio.

Há barcos de pesca que cruzam o rio sem serem incomodados por nenhuma autoridade. Isso ocorre mesmo nas proximidades de locais mais movimentados, como no bairro do Passo, em São Borja, antigo porto da cidade, de onde partiam as balsas para Santo Tomé, antes da construção da ponte.

3.4 – Tipos de interações na fronteira Brasil-Argentina

Uma tipologia das interações transfronteiriças ao longo da faixa de fronteira brasileira foi estabelecida pelo Grupo Retis, com base no trabalho de Cuisinier-Raynal¹³. Foram levadas em consideração as características das interações tanto na linha de fronteira como nas cidades-gêmeas. Cinco tipos de interação diferenciados e não excludentes são propostos: *margem*, *zona-tampão*, *frente*, *capilar* e *sinapse*. No caso do segmento de fronteira com a Argentina interessa particularmente dois tipos, o capilar e a sinapse.

As interações do tipo capilar podem ocorrer somente no nível local, como no caso das feiras, exemplo concreto de interação e integração fronteira espontânea. Pode ocorrer por meio de trocas difusas entre vizinhos com limitadas redes de comunicação, ou resultam de zonas de integração espontânea. O Estado intervém pouco, principalmente não patrocinando a construção de infra-estrutura de articulação transfronteiriça.

A interação fronteira caracterizada como sinapse descreve uma situação de interações intensas e constantes. A interação local geralmente é a mais importante para as cidades, que dependem de intercâmbios constantes com o outro lado da fronteira. Este fato gera a necessidade de investimentos em infra-estrutura social e de comunicação, havendo interesse em integrar esforços dos dois lados. Assim, países com interação do tipo sináptico ao longo de grande parte da fronteira com o Brasil tendem a estabelecer uma série de acordos binacionais que contemplem questões específicas na escala local.

Por outro lado, acordos bilaterais que interessam a população dos dois países como um todo, dirigidos, por exemplo, à infra-estrutura (construção de pontes, estradas, ligação do sistema energético) e à vigilância sanitária, são internacionais, sendo de competência dos governos federais.

A categoria comum às cidades limítrofes brasileiras em suas interações com as cidades adjacentes e que aparece vinculada ao tipo sináptico é a de interações estruturais. Existem interações contínuas marcadas por fluxos transfronteiriços intensos, vinculados a elementos como: trabalho; terra; recursos naturais; capital; serviços de consumo coletivo; e ainda às articulações promovidas pelos governos centrais.

¹³ Arnaud Cuisinier-Raynal produziu um modelo para a linha de fronteira do Peru.

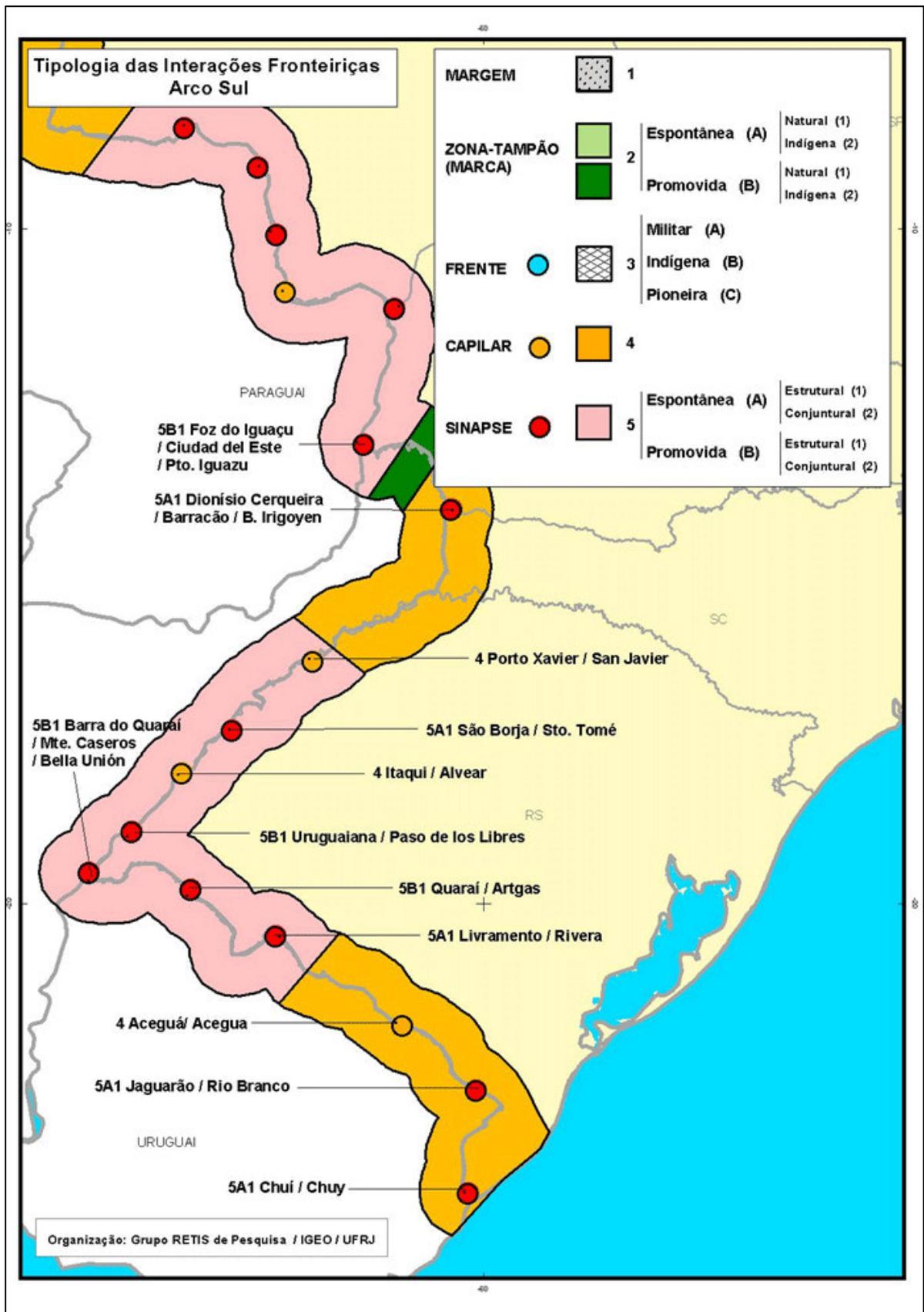
Um dos fatores que justificam a classificação do modelo como sináptico é o papel fundamental dos estados-nacionais no que se refere à existência e incremento de interações transfronteiriças, uma vez que estes são os principais atores da construção de infra-estruturas especializada e operacional de suporte, mecanismos de apoio ao intercâmbio e regulamentação de dinâmicas mercantis.

Há grande influência das decisões estatais sobre a dinâmica das cidades-gêmeas. Os locais que marcam o início/fim dos territórios nacionais são aqueles onde mais são sentidas as possibilidades de contato e as possibilidades de conflito. Também é possível perceber os diferentes mecanismos de identificação (ou de negação) com as nações ali representadas e reguladas pela presença do limite internacional e todo aparato institucional.

Concomitantemente às normas nacionais mais arraigadas, vigora uma legislação nova, que varia tanto quanto as estratégias locais frente aos quadros de crise geral ou setorial, a partir das possibilidades de transgressão das mesmas normas ou mesmo de meios locais instituídos formalmente.

O tipo de interações fronteiriças do segmento onde estão localizadas as cidades de São Borja e Itaqui é classificado como sinapse. No entanto, os tipos de interações que essas cidades possuem com seus pares argentinos são diferentes (figura 10). As cidades-gêmeas de São Borja e Santo Tomé são exemplo de sinapse promovida estrutural. A construção da Ponte Internacional, o CUF e as demais intervenções dos governos federais de Brasil e Argentina confirmam essa situação. O par Itaqui-Alvear foi classificado como capilar. As cidades possuem ligação por meio de balsas precárias. Não há incentivo do poder público para promover maiores interações, que partem, principalmente, da iniciativa de pequenos comerciantes, fazendeiros e contrabandistas.

Figura 10



3.5 – Escalas de ação e escalas do resultado

De acordo com o saudoso Milton Santos “a noção de escala pode ser aplicada aos eventos segundo duas acepções. A primeira delas é a escala de ‘origem’ das variáveis envolvidas na produção do evento. A segunda é a escala do seu impacto, de sua realização”.

São pontos enriquecedores nesses conceitos a delimitação da escala correspondente a quem produz a ação e a escala que efetivamente sofre os resultados, e ainda como esses resultados podem ser variados a partir do reconhecimento da superposição de eventos e da mensuração da escala de abrangência de determinada ação.

“Os eventos históricos não se dão isoladamente. Esse não isolamento se traduz por dois tipos de solidariedade. O primeiro tem como base a origem do evento, sua causa suficiente cuja incidência se faz, ao mesmo tempo, em diversos lugares, próximos ou longínquos. (...) Outro tipo de solidariedade tem como base o lugar da objetivação do evento, sua própria geografização. Aqui os diversos eventos concomitantes são solidários porque estão superpostos, ocorrendo numa área comum” (SANTOS, 1996).

De acordo com o referido autor, mais do que uma superposição, o que ocorre é uma combinação de eventos singulares que dão origem a outro evento, caracterizado por outro resultado que pode ser materializado espacialmente.

O reconhecimento de eventos que ocorreram em um mesmo período, sendo eles resultantes de decisões tomadas em múltiplas escalas ou mesmo em escala local, permite a compreensão das dinâmicas sociais, políticas e econômicas que caracterizam as cidades limítrofes estudadas. A definição desses eventos e de seus efeitos permitirá uma avaliação da suscetibilidade dessas cidades a crises, ou mesmo poderá revelar estratégias forjadas localmente em face da variação conjuntural que estas sofrem, por estarem vinculadas a redes transnacionais desiguais.

Algumas escalas de ação podem ser percebidas, considerando o caso específico, servindo as mesmas como ponto de partida metodológico para a organização de eventos sentidos a nível local, a partir da escala de origem e do reconhecimento do poder decisório atrelado a ela. Ainda que nem todas as escalas sejam expostas na análise das cidades-gêmeas é importante demonstrá-las, para que haja uma abordagem mais completa das possíveis interações espaciais.

As escalas de ação/decisão existentes são as seguintes:

a) Internacional: engloba desde acordos supranacionais a acordos binacionais de iniciativa dos governos centrais envolvidos. Temos como exemplo o MERCOSUL e as suas diferentes normas, exceções e medidas, acordadas, muitas vezes, pelos países membros em conjunto e outras vezes de forma bilateral.

b) Nacional: refere-se a políticas econômicas nacionais que definem, por exemplo, alterações cambiais e programas de governo oriundos de diferentes ministérios. Podemos citar nesse caso o Programa de Desenvolvimento Social da Faixa de Fronteira, do Ministério da Integração.

c) Regional: referente a órgãos regionais que podem englobar, por exemplo, os estados pertencentes à região Sul do Brasil. Um exemplo é o CODESUL, convênio constituído pelos estados da região Sul do Brasil e pelo Mato Grosso do Sul.

d) Estadual: constituída por ações políticas, como aquelas desenvolvidas no âmbito do governo do estado do Rio Grande do Sul e da província de Corrientes.

e) Sub-regional: visualizada nas associações de municípios, formadas a partir do reconhecimento de uma sub-região. A escala sub-regional pode ser exemplificada pela Associação de Municípios da Fronteira Oeste do Rio Grande do Sul.

f) Local: constituída pelas ações definidas pelo poder local. As ações locais, públicas ou privadas representarão a escala local (no município), considerada escala de resultado onde é possível se visualizar a influência das ações nas demais escalas

g) Transfronteiriça local: referente às ações definidas pelos poderes locais das cidades-gêmeas. Um exemplo é o Comitê de Fronteira (que reúne os municípios limítrofes).

h) Mista: reúne tipos diferenciados de agentes e ações representativos de escalas distintas. Como exemplo, temos a atuação conjunta do CODESUL brasileiro e da CRECENEA LITORAL argentina.

Entre a política de segurança nacional e a idéia atual de porosidade da fronteira (frente à ‘integração’ impulsionada pelo MERCOSUL, no caso das cidades-gêmeas em análise) alguns processos interativos já foram realizados e ocorreram muitos ciclos conjunturais de beneficiamento ora de uma cidade ora de outra, dando margem à criação de estratégias de sobrevivência nas cidades limítrofes, haja vista que elas são originalmente marcadas por uma relação de interdependência.

Contudo, esse aparente embate das necessidades locais e das políticas decorrentes de múltiplas escalas acaba produzindo entraves no atendimento das demandas locais dessas cidades. Gladysz Bentancor ao avaliar o MERCOSUL e suas medidas afirmou:

“Quando analisamos um projeto de integração pensado desde a área de fronteira, temos que levar em conta o que podemos chamar ‘as bases teóricas’ e as realidades fronteiriças. Não que não possamos entrar em harmonia, mas devemos partir da análise paralela das mesmas, porque em geral os projetos de integração e desenvolvimento são pensados, concebidos e legislados à distância, onde as fronteiras são “cantos afastados do território” (BENTANCOR, 1994).

Existe um problema crucial em relação à autonomia das cidades limítrofes frente à centralização de decisões na esfera federal. Para que cidades-gêmeas realizem políticas públicas conjuntamente e formalmente é preciso que haja o consentimento dos governos centrais, onde questões próprias a várias escalas de decisão emergem, como a referente à segurança nacional, ao processo de integração do MERCOSUL, aos interesses regionais e estaduais, dentre outros.

IV. INTERAÇÕES TRANSFRONTEIRIÇAS E CONFLITOS NAS CIDADES-GÊMEAS DE SÃO BORJA-SANTO TOMÉ E ITAQUI-ALVEAR

Nesse capítulo serão abordados os principais fluxos transfronteiriços que caracterizam as interações entre as cidades-gêmeas em análise. Políticas públicas produzem efeitos sobre tais fluxos e justificam a especificidade dessas cidades, que possuem características de:

- nós de redes transnacionais vinculados a escalas de ação diferentes;
- lugares de passagem;
- locais de políticas públicas e de ações localmente engendradas sobre os fluxos transfronteiriços.

Tal abordagem teve como base, as informações e dados coletados no trabalho de campo realizado no mês de outubro de 2007.

4.1 - O mito da identidade de fronteira

Alguns autores apontam para a presença de uma identidade híbrida em diversos segmentos da fronteira brasileira e para a existência de um habitante fronteiriço, que não seria propriamente um gaúcho, nem um correntino, que se sentiria um “filho da fronteira”, antes de se considerar brasileiro ou argentino. Esse habitante fronteiriço falaria uma língua fruto da mistura do espanhol com o português (uma espécie de portunhol), possuindo parentes nos dois lados do limite internacional e sua vida se passaria entre as duas cidades, como se elas fossem meros quarteirões de um mesmo bairro.

Essas expectativas não foram confirmadas na área de pesquisa. Muito pelo contrário, a situação vigente foi de profunda afirmação de cada uma das duas nações, materializada nas cidades-gêmeas, sob os mais variados aspectos. No centro de São Borja, ao redor da praça XV de Novembro (figura 11), que possui um monumento criado por Oscar Niemeyer – denominado Carta Testamento – em homenagem ao filho mais ilustre que a cidade já teve (o ex-presidente Getúlio Vargas), há alguns quiosques

de jornais e pequenas livrarias. Nelas não há periódicos ou publicações em espanhol, apenas em português.

Figura 11



Monumento “Carta Testamento”, na Praça XV de novembro. Trabalho de campo, 2007.

As pessoas se vestem como os moradores de Porto Alegre ou São Paulo. Há alguns poucos transeuntes que andam pelas ruas desfilando trajes típicos gaúchos. As bandeiras do Grêmio e do Internacional, clubes de futebol da capital gaúcha estão por todos os lados – um traço típico de qualquer cidade do Rio Grande do Sul. O português é a língua corrente na cidade. Não há cardápios ou placas em espanhol nos restaurantes e demais estabelecimentos. As únicas instituições onde há presença portenha significativa são aquelas situadas na Ponte Internacional.

Do lado argentino, os *santo-tomenhos* falam o espanhol, mas é normal escutar o português nas cercanias da faculdade de medicina, o *Instituto Universitario de Ciencias de la Salud - Fundación Héctor A. Barceló* (figura 12), que é uma filial do instituto situado em Buenos Aires, que possui o mesmo nome. Em outubro de 2007, segundo a secretaria da própria instituição, cerca de 20% do total de alunos da faculdade de medicina de Santo Tomé eram brasileiros.

Figura 12



Faculdade de Medicina Héctor A. Barceló. Trabalho de campo, 2007.

Não há muitos casos de famílias mistas tanto em São Borja, como em Santo Tomé. Em São Borja, o bairro ribeirinho do Passo, mais próximo do lado argentino apresenta de maneira mais comum, casos de famílias com indivíduos nos dois países. A tradicional rivalidade entre argentinos e brasileiros não é tão grande nas cidades-gêmeas. Segundo os moradores dos dois lados da fronteira, ela só se torna mais forte, e até violenta, nos dias de partidas de futebol envolvendo equipes do Brasil e da Argentina.

Muitos gaúchos alegam dar um tratamento cordial e hospitaleiro aos argentinos e se queixam dizendo que apesar de “levarem os argentinos no colo” quando os *hermanos* estão em São Borja, a reciprocidade não ocorre e os brasileiros são tratados com certo descaso quando visitam Santo Tomé.

Tal como os são-borjenses, os habitantes de Itaqui também se consideram gaúchos e brasileiros. E assim como os *santo-tomenhos*, os moradores de Alvear se consideram argentinos. Nas entrevistas realizadas ao longo do trabalho de campo, muitos brasileiros declararam que os alvearenses não eram confiáveis. Muitos alvearenses, por sua vez, declararam antipatia pelos brasileiros.

Se os habitantes da Fronteira Oeste se consideram gaúchos, por sua vez a denominação ‘*correntino*’ pode ser pejorativa dependendo do contexto com que é usada, uma vez que a província é uma das menos desenvolvidas da Argentina.

Tanto em Corrientes como no Rio Grande do Sul foi grande o percentual de entrevistados que declararam antipatia, ou que tinham uma imagem negativa em relação

aos habitantes da outra margem do rio Uruguai, não se identificando em nada com os mesmos. No entanto, um costume que é comum aos habitantes dos dois lados do rio é a sesta. Herança dos colonizadores ibéricos, tradicional na Espanha e em outros países mediterrâneos, a sesta, em espanhol ‘*siesta*’, faz parte do dia-a-dia das cidades-gêmeas da fronteira Brasil-Argentina. Cada lado do rio tem um período de descanso (o cochilo após o almoço) diferente. Nas cidades correntinas a *siesta* se inicia às 12 horas e vai até as 17 horas. Durante esse horário o comércio fecha as portas e as pessoas almoçam e dormem. As ruas ficam desertas. Após as 17 horas, o comércio reabre e só encerra as atividades depois das 21 horas. Do lado brasileiro da fronteira existem alguns estabelecimentos que não deixam de funcionar, mas a maioria adere à sesta e fecha de meio-dia às 14 horas.

4.2 – As interações entre São Borja e Santo Tomé

As cidades-gêmeas de São Borja e Santo Tomé apresentam maior interação em relação ao par formado por Itaqui e Alvear. Tal situação já ocorria mesmo antes da construção da ponte, que se deu ao longo de 1997.

O município de São Borja é maior do que Itaqui em população, além de ter uma economia mais desenvolvida. O mesmo ocorre com Santo Tomé em relação a Alvear.

Das quatro cidades analisadas no trabalho, Santo Tomé foi a que mais se desenvolveu nos últimos dez anos. A construção da ponte e o amadurecimento do MERCOSUL foram fundamentais para o crescimento econômico da cidade.

No segmento fronteiriço referente a São Borja e Santo Tomé há um movimento de fluxos locais, que estão quase sempre relacionados à busca de vantagens a partir de práticas legais e ilegais derivados da existência do duplo sistema econômico e legal.

Segundo Lia Machado:

“Os lugares próximos aos limites internacionais ganham e perdem com diferenças de valor de moeda, normas, de custo do trabalho, diferenças quanto ao solo urbano em relação ao custo e ainda diferenças entre os custos dos bens e serviços, oriundas não só do fato de pertencerem a unidades de estado diferentes, mas devido às mudanças de política econômica e social dos governos”. (MACHADO, 1989)

Ainda segundo a referida autora, o quadro de instabilidade nessas cidades, provocado pelas flutuações cambiais no interior dos países existe há muito tempo, provocando por vezes a reversão de fluxos de mercadorias, de pessoas, de investimentos e de capital entre as cidades limítrofes. Antes da desvalorização do real, os argentinos invadiam São Borja para fazer compras. No entanto, desde o final da década de 1990, a situação mudou.

O câmbio favorável atrai os brasileiros, que vão a Santo Tomé para encher o tanque, fazer compras nos supermercados locais, jogar no cassino e fazer exames médicos (as consultas são bem mais baratas e os profissionais argentinos são elogiados pelos brasileiros). Alguns são-borjenses também frequentam o clube noturno *Sandocan*, localizado na entrada da cidade de Santo Tomé, à beira da estrada e longe dos ‘*olhos fofoqueiros*’, segundo um entrevistado que preferiu não ter o nome divulgado.

Além do câmbio, a ligação rodoviária também foi responsável pelo aumento das interações entre as cidades de São Borja e Itaqui. Há três ônibus diários entre as cidades (a passagem custa 3 reais).

O Peso é aceito em boa parte do comércio de São Borja. Da mesma maneira, é possível fazer compras nos supermercados e lojas de Santo Tomé pagando com reais. Poucos lugares dessas cidades-gêmeas (normalmente bancas de jornal e pequenos estabelecimentos) não trabalham com as duas moedas.

Diversos jovens, provenientes de todos os cantos do Brasil vão estudar na faculdade de medicina de Santo Tomé. Ao chegar à fronteira muitos se hospedam em hotéis de São Borja até arranjar uma casa para alugar em Santo Tomé, onde os preços são mais baixos.

Os argentinos que passam de carro por São Borja não costumam parar na cidade. Na maior parte dos casos, os que param se hospedam em hotéis por uma noite, para seguir viagem para o litoral de Santa Catarina na época de férias, entre os meses de dezembro e fevereiro. São Borja fica na metade do trajeto entre Buenos Aires e Camboriú, no litoral catarinense. A cidade gaúcha dista 860 km da capital argentina.

4.2.i – Santo Tomé: das Missões à Ponte Internacional

O dia 27 de agosto de 1863 foi a data considerada como a da “refundação” da cidade, após um decreto firmado pelo então governador, Manuel Ignacio Lagraña. O lugar escolhido foi o povoado de Hormiguero, que hoje faz parte da zona de chácaras de Santo Tomé.

Suas origens estão ligadas a uma redução de índios guaranis, criada no século XVII. As memórias da cidade estão guardadas no Museu Histórico Regional Pablo Argilaga, localizado no centro da cidade. A redução de Santo Tomé foi criada pelos jesuítas Luis Ernot e Manuel Bertot sobre a margem direita do rio Jaguari, no atual território brasileiro. O assentamento se iniciou no ano de 1632 e chegou a contar com mil e quinhentos guaranis. Em 1767, a Companhia de Jesus teve que abandonar a obra pela expulsão ordenada pelo rei da Espanha, Carlos III. O local foi saqueado e destruído em 1817 por forças do governo brasileiro.

No início do século XX o porto de Santo Tomé teve grande atividade e nesse mesmo período, na cidade foram desenvolvidos o comércio e as comunicações devido à chegada da ferrovia. Os produtores de gado da cidade estão nucleados na *Sociedad Rural de Santo Tomé*, fundada em 1915. Em 1969 foi construído o atracadouro de balsas de Puerto Hormiguero. A partir da década de 1970 os habitantes de Santo Tomé e de São Borja começaram a pressionar as autoridades para que fosse construída uma ponte ligando as duas cidades. A Ponte Internacional, também conhecida como Ponte da Integração, inaugurada no final da década de 1990, é uma importante obra viária que une Santo Tomé a São Borja, intensificando o intercâmbio comercial dentro do MERCOSUL.

De todos os municípios estudados, Santo Tomé foi o que mais cresceu nos últimos dez anos, como demonstram os últimos censos (figura 13). Esse crescimento foi confirmado por dezenas de entrevistas nos dois lados da fronteira e em diversos órgãos oficiais. Ao longo desse período, os fatores que impulsionaram a economia da cidade foram: o MERCOSUL, com a construção de obras de infra-estrutura (a ponte e o asfaltamento de ruas e estradas); a instalação da faculdade de medicina; a abertura do cassino; e o câmbio, favorável aos brasileiros (que passaram a gastar mais na cidade).

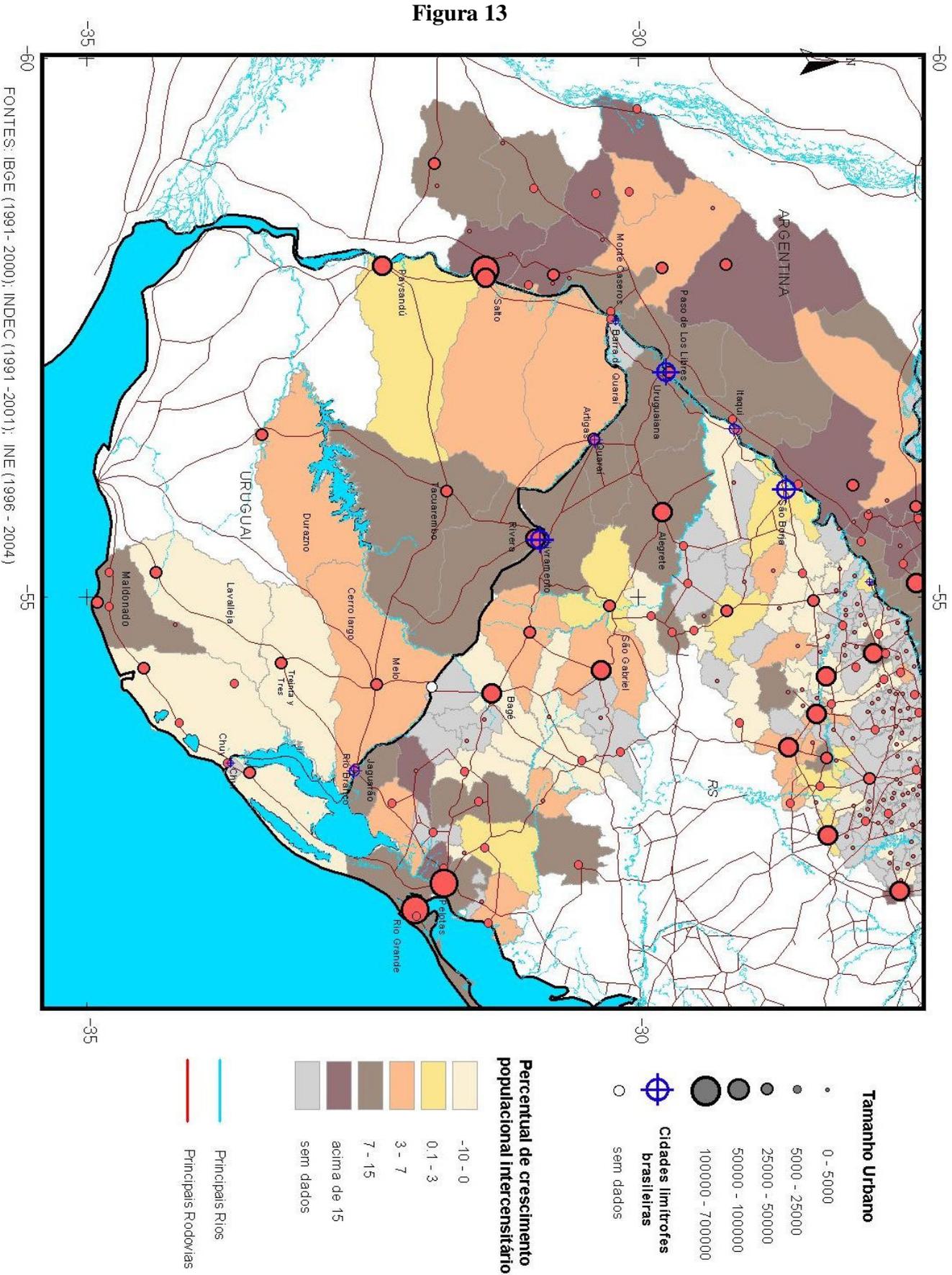


Figura 13

O cassino da cidade (figura 14) atrai muitos brasileiros, que chegam não apenas de São Borja, como de outras cidades do Rio Grande do Sul. O cassino possui um hotel, cujos hóspedes são em grande parte brasileiros.

Figura 14



Hotel do cassino de Santo Tomé. Trabalho de campo, 2007.

Além do cassino e da faculdade de medicina, os postos de gasolina são, como de costume ao longo de toda a fronteira do Brasil, um fator de atração para os brasileiros. Os preços mais baratos da gasolina fazem com que os motoristas deixem de abastecer em São Borja e encham o tanque em Santo Tomé. Para tanto, basta passar a fronteira, cujo pedágio – que só é pago na ida – custa 6,00 reais¹⁴ para automóveis com placa de São Borja. Essa prática já levou à falência alguns postos de gasolina de São Borja.

É importante ressaltar que com a construção da Mercovia e da Ponte Internacional, os veículos com destino ao Brasil deixaram de ter que passar obrigatoriamente por dentro da cidade (figura 15), onde seus ocupantes seriam eventuais consumidores de diversos tipos produtos e serviços.

O deslocamento de considerável fluxo de veículos (e dinheiro) vindos de destinos distantes foi compensado pelo aumento do fluxo vicinal, que proporciona um volume ainda maior de recursos à cidade.

¹⁴ Valor referente ao mês de outubro de 2007.

Figura 15



Fonte: Intendencia de Santo Tomé

4.2.2 – São Borja: passado missioneiro e “terra de presidentes”

A comarca de São Borja foi criada em 11 de março de 1833, sendo desmembrada do município de Rio Pardo. São Borja é o núcleo habitacional permanente mais antigo do território sul-rio-grandense. Até a derrocada em 1756, os jesuítas incrementaram a pecuária extensiva, o artesanato, o cultivo da terra e deixaram o primeiro plano diretor do município.

Foram os jesuítas que estabeleceram a cidade em local afastado da margem do rio, longe das enchentes. Com a saída dos mesmos, grandes estâncias foram estabelecidas na região, com o predomínio da pecuária extensiva e a prática das queimadas nos campos nativos.

Na última década do século XIX, com a vinda de imigrantes europeus a agricultura passou a ser intensificada e lavouras se expandiram pelo campo nativo. Apenas em meados do século XX a lavoura do arroz, então inexpressiva, passou a tomar impulso ocupando áreas de várzea e banhados.

São Borja foi o primeiro dos chamados Sete Povos na segunda fase das Missões Orientais do Rio Uruguai. No dia 10 de outubro comemora-se o dia do padroeiro do Município, São Francisco de Borja. Na entrada da cidade, em uma praça, logo em frente à rodoviária existe um monumento com uma cruz missioneira (figura 16).

Figura 16



Cruz missioneira no monumento situado na entrada da cidade. Trabalho de campo, 2007.

O passado missioneiro da cidade é preservado pelo Museu Missioneiro, que guarda imagens sacras, algumas delas confeccionadas por índios, da época dos missionários jesuítas que fundaram São Borja.

Além de ter sido um dos Sete Povos das Missões Orientais, São Borja se caracteriza por ser o local onde nasceram dois presidentes da república, carregando o apelido de “terra de presidentes”. Getúlio Vargas e João Goulart nasceram em São Borja e estão enterrados no cemitério da cidade. No mesmo jazigo (figura 17), além dos ex-presidentes também foi enterrado o ex-governador do Rio Grande do Sul e do Rio de Janeiro, Leonel Brizola, embora este tenha nascido na cidade vizinha de Carazinho.

Figura 17



Sepultura dos ex-presidentes Getúlio Vargas e João Goulart. Trabalho de campo, 2007.

A população de São Borja, ao se referir à cidade, na maioria das vezes relembra mais o fato de nela terem nascido dois presidentes do Brasil, do que seu passado missioneiro. As famílias tradicionais ainda são influentes na política local. Os “*Gularte*” (forma como os são-borjenses chamam os Goulart) e os Dornelles são nomes comumente ouvidos nas ruas da cidade em conversas de esquina.

4.2.3 – A presença árabe

A cidade de São Borja possui uma respeitável colônia árabe. Os primeiros imigrantes provenientes do Oriente Médio chegaram na década de 1950. Eram libaneses, palestinos e jordanianos.

Os árabes e seus descendentes possuem diversos estabelecimentos comerciais (principalmente de roupas e tecidos) no centro da cidade, ao redor da praça principal. Um dos hotéis mais famosos de São Borja tem o nome de “*Al-Manara*” e algumas das lojas mais tradicionais da cidade pertencem a membros da comunidade árabe. Entre elas, a *Favorita*, a *Ramada* e a *Maria* (uma espécie de Lojas Pernambucanas local). O dono da loja *Maria* é figura influente na diretoria da associação comercial de São Borja. Devido à ausência de mesquitas na cidade, o culto ao islã é praticado em um espaço que ocupa um dos andares de um prédio comercial onde se localiza a loja *Maria*.

Ao andar pelas ruas da cidade é inevitável se deparar com os véus das mulheres muçulmanas, que se destacam na paisagem. Há cerca de três anos, percebe-se uma mudança nos hábitos de vestir das adolescentes de origem árabe. Elas passaram a usar o véu sobre os cabelos (o que antes só era costume entre as mulheres mais velhas). O início dessa mudança de hábitos coincidiu com a visita de um líder religioso à cidade há cerca de dois anos atrás.

Não existe uma rádio árabe em São Borja, mas pelas ruas da cidade é comum escutar músicas árabes, tocadas pelos aparelhos de som dos comerciantes que trabalham nas proximidades da praça XV de Novembro, na área central da cidade (figura 18).

As comunidades árabes que se estabeleceram e criaram fortes laços na cidade de São Borja não atravessaram a fronteira. Do lado argentino (Santo Tomé) não existem famílias ou mesmo estabelecimentos pertencentes a árabes ou seus descendentes.

4.2.4 – Fluxos econômicos e sociais

Na última década, a cidade vem passando por algumas transformações decorrentes de determinados fatores. Entre eles podem ser citados a construção da ponte que liga a cidade à Argentina e principalmente, o progresso das telecomunicações.

São Borja é, entre as quatro cidades estudadas, a mais pujante economicamente. Um ponto estratégico, que já foi parada tradicional de comerciantes e homens de negócio, em viagem.

As novas telecomunicações facilitaram o comércio e reduziram em grande número as viagens de negócio, outrora indispensáveis.

Ao perder essa função, São Borja se viu limitada aos setores que movem sua economia. O setor primário, aí incluído o parque de beneficiamento de grãos é o carro chefe da economia local.

Levantamento estimativo revela a seguinte participação do setor primário na cadeia produtiva de São Borja (base preço médio dos últimos cinco anos).

Tabela 5

PARTICIPAÇÃO DO SETOR PRIMÁRIO NO PIB MUNICIPAL	
ARROZ BENEFICIADO	35.0%
ARROZ EM CASCA	19.4%
SOJA	5.86%
BOVINOS DE CORTE	5,71 %
TRIGO	1,07%
OUTRAS CULTURAS	0,89%
OUTRAS CRIAÇÕES	0.78%
TOTAL	68.71%

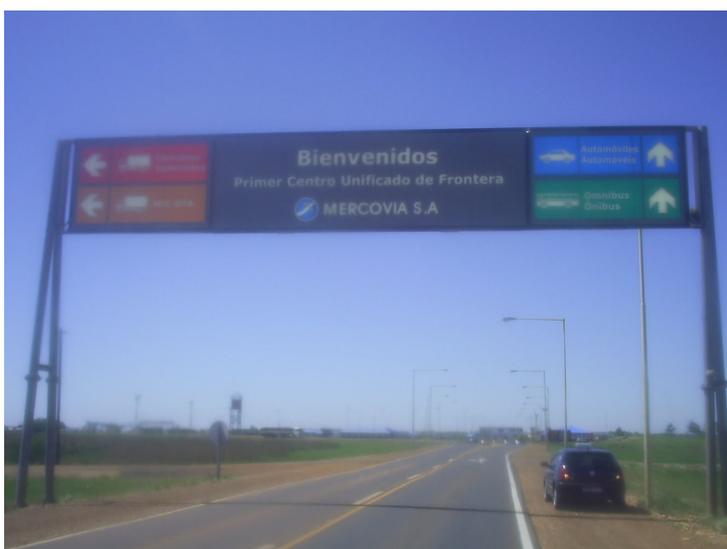
Fonte: Prefeitura de São Borja. Consulta eletrônica em 25.01.2008.

A tabela 5 demonstra que o setor primário tem participação de 68,71% no PIB da cidade, sendo que a produção e o beneficiamento do arroz representam 54,4% do PIB. Os outros 31.29% do PIB de São Borja, são representados por indústria, comércio e serviços.

4.2.5 – Mercovia: o primeiro Centro Unificado de Fronteira do MERCOSUL

Em 1995, os governos de Brasil e Argentina decidiram implementar uma nova alternativa de cruzamento fronteiriço entre os dois países. Através de licitação pública vencida pelo consórcio Mercovia (formado por empresas da Itália, Argentina e Brasil), foi colocado em prática um projeto de construção, operação, manutenção e exploração da comunicação entre as cidades de São Borja e Santo Tomé. As obras se iniciaram em maio de 1996, tendo sido concluídas em dezembro de 1997. Em janeiro de 1998 a ponte (figura 19) foi aberta aos usuários. Pela primeira vez na América Latina se experimentou a inovadora idéia de localizar a totalidade de organismos públicos de dois países em um mesmo prédio, o que lhes permite estar fisicamente relacionados, logrando assim uma maior eficiência em suas funções.

Figura 19



Mercovia. Trabalho de campo, 2007.

O Centro Unificado de Fronteira (CUF) foi construído em território argentino, sendo operado pelo consórcio Mercovia, que tem a concessão por 25 anos. O CUF (figura 19) agrega a totalidade dos organismos públicos argentinos e brasileiros responsáveis pela nacionalização e liberação de veículos e mercadorias. Os organismos brasileiros e argentinos: Aduana Argentina, Gendarmeria Nacional Argentina, Banco de la Nación Argentina, SENASA, Cámara Argentina de Comércio, INAL, Receita Federal, Polícia Federal, Banco do Brasil, Ministérios da Agricultura e Saúde, Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, EMATER, Associação Comercial e Industrial de São Borja – ACISB, entre outros, inclusive utilizam o mesmo prédio.

Figura 20



CUF – área de checagem de documentos. Trabalho de campo, 2007.

O grande diferencial do CUF é que em uma única parada são realizados todos os trâmites legais para a liberação de cargas e veículos. Nele, são separados o trânsito leve (automóveis, motos e ônibus) e pesado (caminhões), havendo diferentes guaritas de controle para cada serviço.

Os caminhões que fazem o transporte no eixo Buenos Aires/São Paulo (que representam aproximadamente 70% de todos os que cruzam a fronteira entre São Borja e Santo Tomé) esperam em uma área própria para tal, situada na Ponte Internacional, pelo desembaraço dos entraves burocráticos.

Além dos diversos órgãos institucionais dos dois países limítrofes, diversos escritórios de transportadoras e empresas de logística foram instalados na área da Mercovia.

Entre as empresas de logística instaladas na área do CUF estão as companhias Reider (EUA), Gefco (França), Tito (Brasil) e Tora (Brasil).

A grande parte dos produtos que passam nos caminhões da Argentina em direção ao Brasil é constituída por frutas, veículos novos, carne e farinha. Já os caminhões que saem do Brasil em direção à Argentina estão, na maior parte dos casos, carregados com autopeças.

Além do estado de São Paulo, parte dos caminhões que cruzam a fronteira Brasil-Argentina tem como destino ou origem os estados do Rio de Janeiro, Paraná, Minas Gerais e Rio Grande do Sul (todos eles, estados que possuem fábricas de veículos e autopeças).

A tabela 6 demonstra o peso da participação das montadoras nas atividades da Mercovia. Elas são responsáveis pela maior parte dos caminhões que cruzam a Ponte Internacional.

Tabela 6

PRINCIPAIS CLIENTES DA MERCOVIA .S.A.
GENERAL MOTORS DO BRASIL LTDA / GENERAL MOTORS DE ARGENTINA SRL
TOYOTA ARGENTINA S.A/TOYOTA DO BRASIL LTDA
SCANIA LATIN AMERICA LTDA. / SCANIA ARGENTINA S/A / SERVICES S.A /SCANIA CHILE PERU
PEUGEOT CITROEN DO BRASIL LTDA / PEUGEOT CITROEN ARGENTINA S.A
VOLKSWAGEN DO BRASIL LTDA/ VOLKSWAGEN ARGENTINA S/A
FIAT AUTOMOVEIS S/A
FORD ARGENTINA / FORD MOTOR COMPANY
MC CAIN DO BRASIL ALIMENTOS LTDA
JOHN DEERE BRASIL LTDA/INDUSTRIAS JOHN DEERE ARGENTINA S/A
BENASSI COM. DE HORTIFRUTIGRANJEIROS/BENASSI SÃO PAULO IMP. E EXP. LTDA
COMERCIAL AUTOMOTRIZ DITEC S.A
FRUTICULTURA GIRELLI IMP. EXP. LTDA
VERDES VALES DIST. DE PENEUS LTDA
CELULOSA ARAUCA Y CONSTITUCIÓN S.A
EMPRESA TRANSP. DE PASSAGEIRO METRO AS
LUTZEMBERG COM. & TTES. LTDA
KORDSA BRASIL S.A
ECOFRUT IMP. E EXP. LTDA
AGRALE ARGENTINA S.A
MIGOR S.A
PARANA METAL S.A
COGNIS AS/ COGNIS BRASIL
TEMPERALHO IND. COM. IMP. E EXP. LTDA
ACEITERA VEGETAL DEHEZA S.A
VASCONCELOS IND. COM. E EXP. LTDA
FAST & FOOD IMP. LOG. E DISTR. LTDA
SOGEFI FILTRATION ARGENTINA S.A
FRUTICOLA ALPHA LTDA
COFIX IMP. E EXP. DE FRUTAS LTDA
CISA TRADING S.A
QUIMICA DEL CAUCHO S.A.C.I.F
ENERSYSTEM DO BRASIL LTDA

RANDON ARGENTINA S.A
FRUGAL IMP. EXP. LTDA
FRAVEGA S.A
FIRST S.A
NESTLÉ ARGENTINA S.A /NESTLÉ CHILE S.A
EDENIL IMP. EXP. DE FRUTAS LTDA
FANA COM. IMP. EXP. LTDA / FANA TRANSPORTE IMP. EXP. LTDA
SHANDI COM. IMP. EXP. E TRANSPORTE
PIRELLI PNEUS S.A /PIRELLI PNEUS S.A/PIRELLI CABLES Y SIST. ARG/PIRELLI NEUMATIC.
CONTINENTAL DO BRASIL PROD. AUTOM. LTDA
SUCOS DEL VALLE DO BRASIL LTDA
MASSALIN PARTICULARES S.A
NUTRITIVA IMP. COM. DE FRUTAS
KURT A BECHER SUDAMERICA
HETROS IMP. EXP. LTDA
KODAK AMERICAS LTDA/KODAK CHILENA S.A/KODAK CHILENA S.A.F
CARAZZO IMP. EXP. TRANSP. LTDA
DOW BRASIL S.A/DOW QUIMICA ARGENTINA S.A
JUAN ESTAY Y CIA
ASSAI COMERCIAL E IMP. LTDA
THE MAGALLAN GROUP
IVECO LATIN AMERICA LTDA

Fonte: Mercovia S.A., fevereiro de 2008.

Após a construção da ponte e da implantação do CUF houve um grande crescimento da cidade de Santo Tomé. O asfalto, que chegou às principais ruas, o moderno cassino e a faculdade de Medicina alavancaram a economia da cidade. Logo após a inauguração da ponte, houve um aumento quase ininterrupto do número de veículos que escolheram este ponto da fronteira, para passar da Argentina ao Brasil ou do Brasil para a Argentina.

Entre os anos 2005 e 2006, o número de automóveis (com placas de São Borja ou Santo Tomé) que cruzou a ponte aumentou 74%. E houve um aumento de 34% no número de caminhões que passaram pela ponte no mesmo período. Da mesma maneira, nesses anos ocorreu o crescimento do fluxo de trânsito motivado pelo turismo. Há que se levar em consideração, nesse caso, que o fluxo é motivado principalmente por argentinos que buscam as praias do litoral brasileiro.

Tabela 7

ANOS	TIPO DE VEÍCULO		
	CAMINHÕES	AUTOMÓVEIS INTERNACIONAIS	AUTOMÓVEIS VICINAIS
1998	14.686	26.848	46.190
1999	12.939	32.991	52.985
2000	17.805	43.731	51.680
2001	18.962	46.680	49.196
2002	20.646	20.612	84.492
2003	22.751	19.557	79.673
2004	28.849	25.848	82.058
2005	40.187	27.603	119.209
2006	53.756	36.762	207.460

Fonte: Mercovia S.A.

Considerando os registros da tabela 7, na comparação entre ano de início de funcionamento da ponte (1998), e o ano de 2006 houve:

- Um incremento de 266% no trânsito de caminhões.
- Um crescimento de 36.92% no trânsito de automóveis internacionais.
- Um incremento de 350% no intercâmbio vicinal.

A diretoria da Mercovia S.A., concessionária que administra o Centro Unificado de Fronteira, afirma que os objetivos por trás do modelo de aduana implementado são os seguintes:

- a) Fortalecer a integração do MERCOSUL, especialmente a de Brasil e Argentina e mais especialmente a integração de São Borja e Santo Tomé.
- b) Descongestionar outros passos fronteiriços.

A direção da concessionária afirma ainda, que no decorrer de suas atividades conseguiu:

- a) Demonstrar que argentinos e brasileiros podem trabalhar juntos.
- b) Gerar um intercâmbio comercial entre as cidades 450% maior do que na época em que a conexão era por balsa.
- c) Um maior intercâmbio cultural.
- d) Gerar 400 postos de trabalho.
- e) Fortalecer as economias de ambas as cidades.

f) Transformar o CUF no segundo passo fronteiro terrestre mais importante entre Brasil e Argentina.

Um fato inegável é o aumento do número de caminhões que transitam por esse trecho da fronteira (tabela 8), No entanto, uma crítica passível de ser feita à suposta integração exaltada pela direção da Mercovia é que ao invés desta ser entre Brasil e Argentina, se passa na verdade entre as metrópoles de São Paulo e Buenos Aires.

Tabela 8

SÃO BORJA - SANTO TOMÉ (ARG) FLUXO DE CAMINHÕES		
ANO	CARGA DE IMPORTAÇÃO	CARGA DE EXPORTAÇÃO
1998	8.048	7.696
1999	7.668	6.160
2000	9.466	9.728
2001	9.655	9.930
2002	11.239	7.411
2003	11.240	10.323
2004	12.284	15.351
2005	19.873	20.809
2006	23.625	25.249

Fonte: Mercovia-S.A.

Normalmente, fluxos que cruzam o limite internacional motivados por demandas centrais – importações e exportações entre membros do MERCOSUL – se servem das cidades situadas na fronteira como centros logísticos. A maior parte dessas cidades desenvolve a função de ponto de passagem, haja vista que centralizam algum tipo de controle aduaneiro. Outro tipo de fluxo é o gerado pelos turistas, que em determinadas épocas do ano passam pelo limite internacional, muitas vezes sem parar os carros nas cidades fronteiriças. Ainda que não sejam fluxos originados localmente, eles podem provocar efeitos positivos (ex: aquecimento do comércio local, maior movimento em restaurantes, postos de gasolina, etc.) e negativos (ex: tráfico de drogas e aumento da criminalidade) nessas cidades.

O que se nota em cada um dos lados da ponte é que as interações entre as cidades-gêmeas são muito fracas. Sendo o preço do combustível e o cassino os maiores incentivadores desse “intercâmbio”. E há que se levar em consideração a questão do câmbio, que no momento é favorável aos são-borjenses.

4.2.6 – As relações informais

O contrabando de gasolina é o principal delito que ocorre na ponte internacional. Muitos automóveis apreendidos na área da Polícia Federal na Mercovia possuem dois tanques de combustível. Um deles feito artesanalmente, para transportar a gasolina, que é vendida em muitas casas em São Borja. É fácil comprar o *nafta* (gasolina em castelhano) na cidade por um preço mais barato, basta se informar em qualquer esquina sobre um vendedor que tenha o produto estocado. As autoridades fazem vista grossa sobre o assunto.

Nos dez primeiros meses de 2007, cerca de trinta carros com o tanque de gasolina adulterado já haviam sido apreendidos ao tentarem cruzar a ponte. Segundo o chefe da Inspeção da Receita Federal de São Borja, “os crimes *pesados* passam pelo rio”. Ele se referia ao contrabando de munição e ao tráfico de drogas.

Em São Borja, assim como em outros pontos da fronteira brasileira servidos de aduanas, falta pessoal para fiscalização. No site da Receita Federal há uma página para cada inspeção, onde os diretores preenchem um relatório com as características do seu posto. A falta de pessoal é um problema frequentemente apontado.

Entre São Borja e Santo Tomé o comércio formiga praticamente acabou. Os *chibeiros*, nome dado na região às pessoas que fazem o contrabando formiga, traziam as mercadorias da Argentina através do porto de São Borja. Com a inauguração da ponte o porto encerrou suas atividades. As balsas foram levadas para outros municípios situados à margem do rio Uruguai. O local que abrigava o porto foi totalmente transformado. A prefeitura construiu um parque onde foi instalado um conjunto de restaurantes e bares com uma linda vista para o rio Uruguai. O bairro do Passo foi um dos que mais sofreu com o fim das atividades do porto. Nesse bairro, de população de baixa renda, existia um grande mercado popular de produtos trazidos por meio do contrabando formiga. As barracas se espalhavam ao longo das ruas próximas ao porto. Hoje não há mais esse comércio no bairro. Muitos dos seus moradores ficaram desempregados. Outros deixaram o bairro para tentar uma vida melhor em outro lugar.

4.3 – Itaqui-Alvear: poucas interações

Itaqui possui uma população mais de quatro vezes maior que a de Alvear. As cidades são separadas pelo rio Uruguai em um de seus trechos mais estreitos. No entanto, as interações entre as cidades são fracas, não existe câmara binacional. O comércio, principalmente o de gasolina, faz os brasileiros¹⁵ cruzarem o rio para abastecer do lado argentino, no entanto, os itaquienses preferem abastecer seus veículos nas cidades de La Cruz ou em Paso de los Libres para fazer compras nos supermercados dessas cidades, que são mais bem servidos em mercadorias. Para piorar, Alvear carrega a fama de ter gasolina adulterada nas bombas de seus postos.

A maior interação entre brasileiros e argentinos é feita pelo hoje reduzido comércio formiga e pelos camelôs. Esses ocupam as principais ruas da cidade de Itaqui, onde vendem balas e chocolates argentinos, além de quinquilharias provenientes do Paraguai, via Corrientes. Em Itaqui e Alvear existem alguns casamentos mistos, mas o número não é significativo. A balsa é um fator que restringe o contato entre os habitantes das cidades-gêmeas.

A ligação entre as cidades é feita por meio de antigas embarcações (figura 20), cuja propriedade é de uma única dona. Em outubro de 2007 havia uma balsa para o transporte de pedestres (a passagem custava R\$ 3,50) e outras duas para veículos (o preço era de R\$ 13,00 por automóvel). As balsas saem de hora em hora e funcionam de segunda a sexta, entre 8 da manhã e 17 horas. Por decisão unilateral da proprietária, não há transporte fluvial entre as cidades nos finais de semana. Aos sábados e domingos a opção é cruzar o rio por Libres/Uruguaiana ou Santo Tomé/São Borja.

¹⁵ Situação decorrente do câmbio favorável. Informação referente ao ano de 2007.

Figura 21



Imagem do porto de Alvear, com a balsa que faz a travessia de pedestres. Trabalho de campo, 2007.

Os pedestres que cruzam o rio entre Itaqui e Alvear são, em grande maioria, *chibeiros* que carregam principalmente farinha e cerveja. Há também alguns professores das escolas bilíngües que utilizam o serviço com frequência. Ao longo de muitas entrevistas, foi possível perceber que os moradores das duas cidades não crêem nas promessas de políticos em relação à construção de uma ponte que una Itaqui a Alvear.

“Eu morro e não vejo essa ponte.”

Frase de um caminhoneiro no porto de Itaqui.

O tema da construção da ponte vem sendo tratado no âmbito do MERCOSUL, em uma clara situação de sobreposição da escala nacional em face da escala local. Em 27 de junho de 2007, o líder da bancada do PMDB e membro titular da Comissão do MERCOSUL e Assuntos Internacionais, o deputado estadual gaúcho Edson Brum, participou de audiência pública em Brasília, para tratar da relação binacional entre Brasil/Argentina, na construção e operação de novas soluções viárias sobre o rio Uruguai. Participaram da reunião vários prefeitos gaúchos, liderados pelo presidente da Associação dos Municípios da Grande Santa Rosa – Carlos César Dinon (Porto Mauá).

O desfecho do encontro não foi dos mais positivos para os habitantes das cidades-gêmeas de Itaqui e Alvear, tendo em vista as palavras do deputado Edson Brum:

“A discussão se prendeu na construção de pontes sobre o rio Uruguai, fruto de acordo binacional realizado em 2000, constando que os custos de execução seriam divididos igualmente entre Brasil e Argentina. Foram estabelecidas como prioridades a ponte ligando Porto Mauá (Brasil) e Alba Posse (Argentina) – que tem um custo estimado em U\$ 15,3 milhões e Porto Xavier / San Xavier, cujo custo está estimado em U\$ 20,2 milhões. Constava ainda a solicitação para a construção da ponte que liga Itaqui à Alvear.”

Apesar do encontro de 2007 não ter satisfeito os anseios dos itaquenses, políticos da região mantém a pressão, agora sobre o governo do estado para que a obra seja concretizada.

“Como atual presidente da Comissão do MERCOSUL e Assuntos Internacionais, o deputado Rossano Gonçalves (PDT), recebeu o presidente da Câmara Municipal de Itaqui, Hildebrando Santos e o vereador Daltro Fogaça, para tratar sobre o projeto da construção da Ponte Internacional entre Alvear - Corrientes e Itaqui.

O parlamentar acertou com os vereadores Hildebrando Santos e Daltro Fogaça, a realização de uma audiência pública, no dia 28 de março, na Câmara Municipal de Itaqui organizada pela Comissão do MERCOSUL e Assuntos Internacionais, da Assembléia Legislativa, em conjunto com a Comissão de Relações Exteriores da Câmara dos Deputados.

Rossano ressaltou a importância de aprofundar o diálogo e as questões pertinentes durante o encontro, para dirimir dúvidas e acelerar o processo da construção da Ponte Internacional.”

(ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA – RS, 15/02/2008)

4.3.i – Breve história de Itaqui: o portal do Rio Grande

O nome Itaqui foi herança de índios guaranis que habitavam as terras em que hoje está localizada a cidade. Na língua guarani, Itaqui significa “pedra macia” (PAHIM, 2003). Por volta do ano de 1700, o território da atual Itaqui fazia parte de uma redução jesuítica pertencente às Missões Ocidentais do Uruguai, denominada “La Cruz”.

Até o final do século XVIII, com os problemas dos tratados entre Espanha e Portugal, Madrid (1750) e Santo Ildefonso (1777), passando pelo período de invasão espanhola (1763/1776), o território itaquense pertenceu sempre à Espanha. O domínio português só se consumou de fato, após a conquista de 1801, consolidando-se definitivamente em 1851 (PAHIM, 2003). Com a conquista de 1801, a redução de La Cruz perdeu todo o seu território situado à margem esquerda do rio Uruguai. Em seguida foi instalado um governo militar na região e, já no ano seguinte, esse governo deu início à distribuição de terras (sesmarias) visando o povoamento e a defesa do território conquistado.

Itaqui foi, inicialmente, distrito de São Borja e ainda hoje, persistem fortes laços que unem essa região às reduções jesuíticas do próprio município de São Borja, de São Luiz Gonzaga e de Santo Ângelo. Sendo assim, não há como separar Itaqui da região histórica das Missões. Existem registros em documentos militares do século XVIII que, ao se referirem à região onde hoje está localizada Itaqui, a identificavam como “Missões”. Além disso, no interior do município foram descobertas ruínas de uma antiga capela jesuítica.

O escritor, folclorista e jornalista Barbosa Lessa afirma que em Itaqui se inicia o corredor cultural mais antigo do estado do Rio Grande do Sul. Lessa vai ainda mais longe, ao afirmar que o padre Gonzáles, quando atravessou o Uruguai a mando do governo de Buenos Aires, com a missão de desbravar o Tape, o teria feito pelo “Povo da Cruz”¹⁶ e acampado na margem esquerda do rio Uruguai, conseqüentemente à margem direita do rio Ibicuí. Fato que comprova que o fundador das Missões teria estado em Itaqui. Para Barbosa Lessa, Itaqui é o “Portal do Rio Grande”.

¹⁶ No século XVIII a região que hoje corresponde a Itaqui era conhecida como Passo da Cruz.

4.3.2 – Porto, teatro e arroz

Em 6 de dezembro de 1858, foi promulgada a lei que emancipou Itaqui, o desligando assim, de São Borja. Um dos principais pilares em que se sustentou a emancipação de Itaqui foi o comércio de erva-mate. De Itaqui se carregava através do rio Uruguai, grande quantidade desse produto com destino aos países do Prata, para o resto da província de São Pedro do Rio Grande e para as províncias vizinhas. A importância do comércio de erva-mate era tamanha que na década de 1860, em média, 4 mil carretas do produto eram descarregadas anualmente nos armazéns do porto de Itaqui. No entanto, a origem da erva-mate era um mistério na época. Essa dúvida bateu as portas do governo da Província do Rio Grande, que interpelou o presidente da Câmara de Itaqui para que prestasse esclarecimento a respeito da produção de erva-mate no município. Respondendo a essa interpelação, no dia 15 de outubro de 1861, o presidente da Câmara local, Sr. José da Luz Cunha Junior, esclareceu o assunto:

“Não existe um só pé de erva-mate no município, quer em terras particulares, quer em terras devolutas.”

Esse episódio levanta uma suspeita sobre uma possível interação histórica entre as cidades de Itaqui e Alvear, haja vista que nesse departamento correntino o cultivo de erva-mate é muito disseminado.

No início do século XX, foi instalado um saladeiro em Itaqui, pelo grupo inglês Dickinson, que explorava além do charque, a criação de bovinos, ovinos e eqüinos. O abate nos primeiros oito anos atingiu 350 mil rezes. A produção média anual girava em torno de 3 milhões de quilos de charque, dentre outros produtos derivados. O mercado de charque era amplo e diversificado, atingindo além da América do Sul e do Brasil, os EUA, a Europa e o Japão. Para exportar além da América do Sul eram utilizados os portos de Buenos Aires e Montevideú. A localização de Itaqui, na fronteira com a Argentina e muito perto da fronteira com o Uruguai possuindo no final do século XIX, transporte fluvial regular pelos rios Uruguai e da Prata, colocou o município em contato constante com Buenos Aires e Montevideú e através dos portos dessas cidades, com outras importantes capitais da Europa. Esse intercâmbio comercial solidificou o nível cultural da época, sendo então construído o *Theatro Prezewodowski* (figura 22), cuja

pedra fundamental foi lançada no ano de 1883, constituindo-se no que viria a ser o marco histórico do mais brilhante período da vida cultural de Itaquí.

Figura 22



Fachada do *Theatro Prezewodowski*. Trabalho de campo, 2007.

O prédio do teatro é um dos mais antigos do Brasil e seu nome homenageia um ex-comandante da Flotilha do Alto Uruguai, unidade da Marinha Brasileira. Por muitos anos o teatro abrigou em seus palcos companhias de teatro de renome internacional, que traçavam o seu roteiro no Brasil no eixo Porto Alegre-São Paulo-Rio de Janeiro, passando por Buenos Aires e Montevideú. Devido à facilidade do transporte fluvial essas companhias muitas vezes se apresentavam em Itaquí, conferindo à cidade o apelido de “Pequena Paris”.

O *Prezewodowski* hoje é administrado pelo poeta, escritor e compositor, João Sampaio. O teatro possui atividade ao longo de todo o ano, recebendo companhias de teatro, concursos de música tradicional gaúcha, etc.. A administração do teatro teve por diversas vezes a iniciativa de convidar grupos folclóricos e músicos de Alvear e das cidades correntinas mais próximas para se apresentarem em festivais. No entanto, não há uma reciprocidade em relação a esses convites. As autoridades de Itaquí afirmam com certa desolação que as iniciativas de intercâmbio cultural partem apenas do lado brasileiro.

Além do teatro, Itaqui possui fama nacional devido à sua enorme produção de arroz. Hoje, Itaqui está entre os três maiores produtores de arroz do estado do Rio Grande do Sul. O cereal é a força da economia da cidade. Silos de armazenagem de arroz podem ser vistos na estrada, nas proximidades da cidade (figura 23). O município, a semelhança de São Borja, tem sua economia muito dependente do setor agropecuário. A empresa Camil, uma das maiores produtoras de arroz do Brasil, foi fundada em Itaqui¹⁷, em 1963, onde ainda possui uma planta industrial, nas proximidades do porto (figura 24).

Figura 23



Silo de arroz em Itaqui. Trabalho de campo, 2007.

Ao contrário do porto de Alvear, que fica muito distante da cidade, o porto de Itaqui fica junto ao centro. E se por um lado, o rio Uruguai está mais presente na vida dos itaquienses, os mesmos têm na memória algumas enchentes em que diversas ruas da cidade foram inundadas.

¹⁷ A sede da empresa foi transferida para a cidade de São Paulo em 1991.

4.3.3 – Alvear: um pequeno *pueblo* correntino

O departamento General Alvear linda ao norte com o de Santo Tomé, a leste com o rio Uruguai e a oeste e ao sul com La Cruz¹⁸. Recebeu seu nome do General Carlos Alvear, vencedor da batalha de Ituzingó. Alvear foi fundado em 1863 e foi base da primeira ligação fluvial que a província de Corrientes com o Brasil, uma vez que o porto da cidade se encontra na zona mais estreita do rio Uruguai.

A localidade recebeu uma forte onda de imigrantes espanhóis e italianos no final do século XIX e princípio do século XX, que colonizaram a região. Por iniciativa dos novos habitantes, Alvear foi um dos únicos departamentos que desenvolveu seus campos de forma democrática, mediante um sistema de minifúndios de até 18 hectares por chácara.

Entre 1949 e início da década de 1950, incentivados por promessas de melhores trabalhos gerados pela industrialização do país (impulsionada pelo governo Perón), muitos alvearenses emigraram para a cidade de Buenos Aires e abandonaram suas pequenas chácaras. Ainda hoje, muitas dessas propriedades possuem donos desconhecidos ou se encontram abandonadas.

Com o passar dos anos, várias pequenas propriedades foram adquiridas por alguns fazendeiros, que se tornaram donos de grandes extensões de terras. Muitos fazendeiros brasileiros adquiriram terras durante a década de 1990. Além do plantio do arroz, outras atividades desempenhadas pelos latifundiários são a criação de gado e a extração de madeira¹⁹.

A pequena cidade não possui ruas asfaltadas, à exceção de um pequeno trecho ao redor da praça principal, onde estão localizadas a prefeitura, a delegacia e a igreja. O porto dista alguns quilômetros da cidade e para quem não está de carro, as opções são uma carona ou o *remis* (uma espécie de serviço de táxi, em veículos não caracterizados). A caminhada a pé leva vinte minutos, por uma estrada de terra (figura 25) que passa pelo meio de uma floresta de eucaliptos e pinheiros europeus.

¹⁸ Sede do departamento de San Martín.

¹⁹ A faixa de fronteira, assim como outras áreas da Província de Corrientes possui uma considerável cobertura vegetal. As margens do rio Uruguai expõem os reflexos da política de incentivo ao plantio de árvores (na maioria pinheiros), promovido pelo governo argentino em anos passados. Na margem brasileira do rio a vegetação é composta por gramíneas e arbustos, contrariamente à arborizada margem argentina.

Figura 25



Estrada que liga o porto ao centro da cidade de Alvear. Trabalho de campo, 2007.

Alvear é uma típica cidade do interior correntino, com um comércio modesto e pessoas que se conhecem e sabem tudo sobre as vidas de seus vizinhos. No trabalho de campo, os guardas argentinos da Aduana do porto forneceram informações sobre as pessoas que poderiam ter dados sobre a cidade.

A diferença de infra-estrutura entre os dois lados da fronteira é um grande contraste. A cidade não é violenta, apesar de alguns moradores andarem pelas ruas com revólveres na cintura em plena luz do dia²⁰. Segundo informações da *Intendencia de Alvear* cerca de 50 brasileiros trabalham na cidade, mas moram em Itaqui. Além dos *chibeiros* que ainda resistem, o contingente de gaúchos é formado, em grande parte, de trabalhadores rurais que são ocupados em propriedades, muitas das quais pertencentes a brasileiros.

As interações entre Alvear e Itaqui são fracas, muito em razão do descaso das autoridades municipais, que entrevistadas durante o trabalho de campo, não mostraram interesse algum por possíveis intercâmbios culturais ou econômicos com a margem brasileira do rio, confirmando as informações obtidas na Secretaria de Cultura de Itaqui. Outro aspecto a ser ressaltado é a imagem preconceituosa em relação aos brasileiros, que é bem marcante em alguns moradores de Alvear.

²⁰ A legislação sobre armas na Argentina é diferente da brasileira. Lá o comércio de armas é permitido, apesar dos índices de criminalidade serem mais baixos do que os brasileiros.

Figura 26



Prédio da *Intendencia de Alvear* (prefeitura). Trabalho de campo, 2007.

A *Intendencia* de Alvear (figura 26) possui instalações simples e poucos computadores, fato que dificultou muito a obtenção de dados estatísticos (muitos deles guardados fora de ordem em grandes e antigos arquivos de ferro). A biblioteca municipal (figura 27) forneceu grande parte do material necessário para o presente trabalho, inclusive o mapa das ruas da cidade (figura 28).

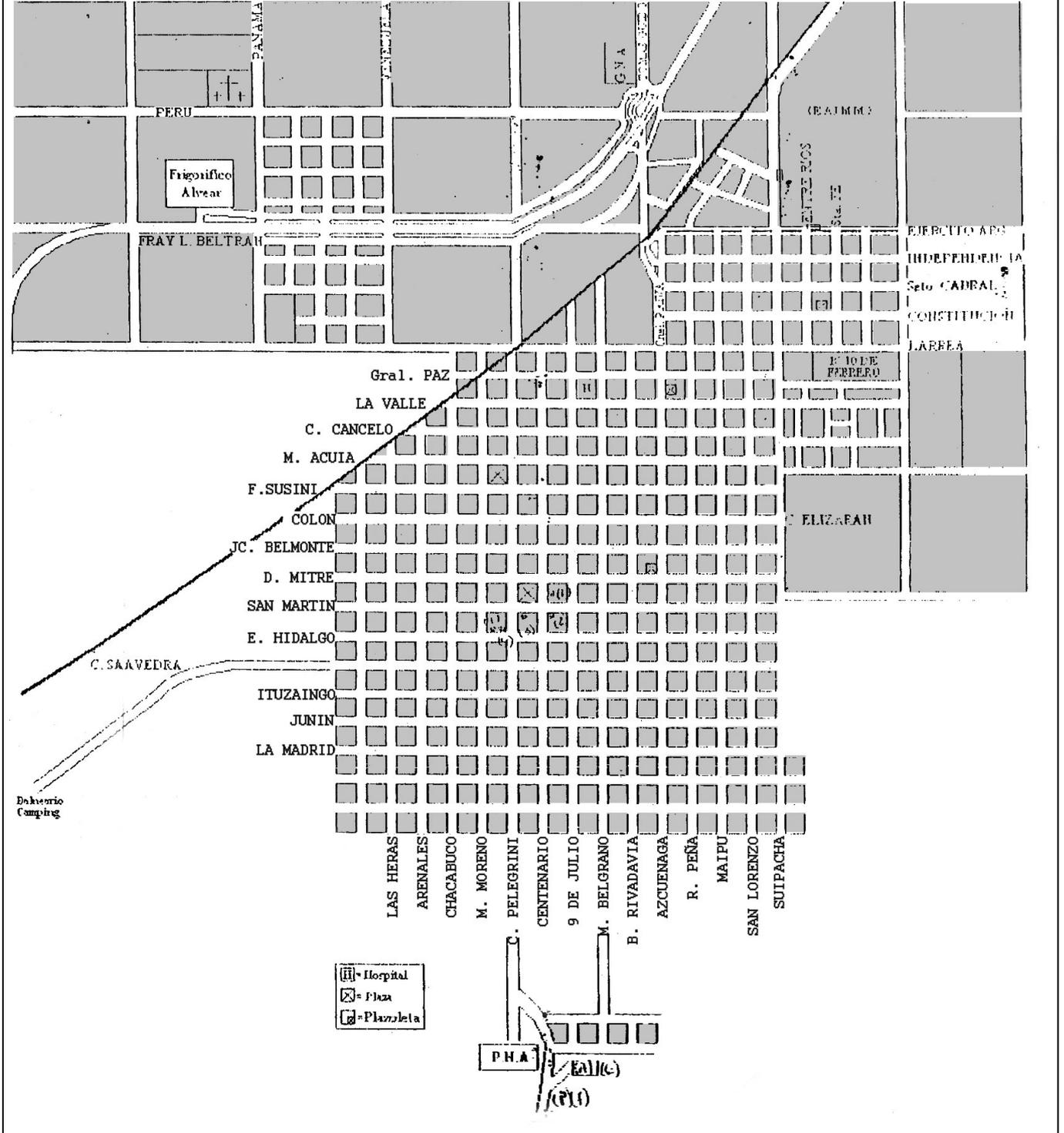
Figura 27



Biblioteca municipal de Alvear. Trabalho de Campo, 2007.

Figura 28

Alvear. (Ctes)



Fonte: Biblioteca de Alvear

4.3.4 – A guerra do arroz

Em 19 de julho de 2005, a manchete do jornal Zero Hora era a seguinte: “Arroz argentino é bloqueado em Itaqui.” O artigo era sobre a ‘guerra do arroz’, travada entre produtores do Rio Grande do Sul e exportadores argentinos. A reportagem expunha o desenrolar dos acontecimentos:

“Seis caminhões carregados de arroz vindos do município argentino de Alvear cruzaram ontem de balsa o rio Uruguai em direção a Itaqui, mas foram bloqueados por arroteiros gaúchos nas vias de acesso à aduana. Mais de 150 produtores permaneciam na noite de ontem no acampamento montado desde abril na Rua Saldanha da Gama, a cerca de cem metros da aduana.

Uma reunião entre os representantes dos produtores argentinos e arroteiros gaúchos foi realizada no final da tarde no fórum do município, mas não houve acordo. A previsão é que outros 12 caminhões cheguem ao Brasil na manhã de hoje para compor um comboio que tentará furar o bloqueio. Arroteiros de outros municípios da Fronteira Oeste devem reforçar hoje o movimento.

- Por que eles não passam por São Borja ou Uruguaiana, onde não há bloqueio? É porque em Itaqui não existe balança e nem laboratório - indaga o presidente da Federação das Associações dos Arroteiros do Rio Grande do Sul, Valter Pötter.

Em contrapartida, os produtores argentinos afirmam que escoam o produto pelo porto de Itaqui por ter o menor custo de traslado e o menor tempo de retenção na aduana.” (ZERO HORA, 19/07/2005)

Os produtores gaúchos, organizados sob a associação dos produtores de arroz do estado, estavam protestando e dificultando a entrada do produto argentino no Brasil desde maio de 2005.²¹ Buenos Aires já havia se manifestado em relação à ação dos produtores gaúchos em Itaqui, exigindo medidas do governo do Brasil que garantissem a entrada do arroz argentino em território brasileiro, uma vez que tal situação ia de encontro ao estipulado pelo MERCOSUL.

“O Governo argentino espera que a intervenção das autoridades brasileiras consiga uma solução imediata para o bloqueio da passagem na

²¹ Essa situação nasceu em decorrência do MERCOSUL, que trouxe aos produtores gaúchos a concorrência dos produtos dos demais membros do bloco, que possuem clima e tipos de cultivo semelhantes.

fronteira Alvear (província de Corrientes) com Itaqui", no sul do Brasil, disse o vice-secretário de Integração Econômica, Eduardo Sigal.

(AGÊNCIA AFP, 14/07/05)

O conflito começou com uma queixa inicial dos produtores brasileiros contra a importação de arroz da Argentina (figura 29) e do Uruguai, que estaria derrubando o preço do produto no mercado brasileiro.

A chancelaria destacou que a participação argentina no mercado vizinho de arroz representa apenas 1,8% do volume produzido pelo Brasil, quantidade que segundo Buenos Aires, de forma alguma pode repercutir nos preços. A crise não foi resolvida pelos ministros de Relações Exteriores de Brasil e Argentina e em 2006 novos protestos ocorreram em Itaqui.

Figura 29



Caminhões de arroz cruzando o rio Uruguai entre Alvear e Itaqui. Trabalho de campo, 2007.

Em julho de 2006, a guerra do arroz foi mais uma vez a manchete do jornal Zero Hora.

“Arrozeiros protestaram segunda-feira (17/07) na Fronteira Oeste contra a entrada de arroz importado no Brasil. Os agricultores alegam que a entrada de arroz dos países vizinhos acaba pressionando para baixo os preços do produto

no Rio Grande do Sul. As mobilizações começaram no início da manhã nas fronteiras em Aceguá com a cidade do mesmo nome no Uruguai e em Itaqui com Alvear, na Argentina. Muitos arroseiros que estavam alcançando uma valorização de até R\$ 23 a saca de 50 quilos, já estariam recebendo cerca de R\$ 20.”

A crise do arroz, que estourou em 2005, fora contornada com a lei estadual 12.427 de 2006, que na prática limitava a entrada do arroz e de outros produtos agrícolas da Argentina e do Uruguai no Rio Grande do Sul, através de uma série de medidas sanitárias que deveriam ser cumpridas pelos exportadores. Os produtores reclamavam, em julho de 2006, da falta de fiscalização sanitária e de pesagem, pelo governo estadual, do cereal importado dos países vizinhos.²²

²² A lei estadual 12.427 diz no seu artigo 1º que: “Fica proibida a comercialização, a estocagem e o trânsito de arroz, trigo, feijão, cebola, cevada e aveia e seus derivados importados de outros países, para consumo e comercialização no Rio Grande do Sul, que não tenham sido submetidos à análise de resíduos químicos de agrotóxicos ou de princípios ativos usados, também, na industrialização dos referidos produtos”.

4.4 – Conflitos e crimes nas cidades-gêmeas

4.4.i – Efeitos do MERCOSUL nas cidades-gêmeas: *chibeiros* x caminhões

O surgimento do MERCOSUL não correspondeu ao fim das fronteiras entre os países. As diferenças impositivas de preços não só continuam, mas se acentuaram na conjuntura atual. As políticas fronteiriças são exclusivas dos estados nacionais, com negociações e acordos eventuais que surgem de relações de força definidas nesses mesmos termos (GRIMSON, 2005). Entre os setores mais marginalizados, que por sua vez são os que têm uma relação estrutural com ambos os países (e inclusive mais solidariedade entre argentinos e brasileiros), o MERCOSUL é tido como a causa de seus problemas, como algo dos ricos e dos grandes.

No que tange aos comerciantes, os interesses se encontram ainda mais definidos em termos nacionais e o MERCOSUL assume um lugar mais ambíguo e instrumental: pode ser definido como falsa promessa ou como um argumento eventual para reforçar suas reivindicações (GRIMSON, 2005).

Com a implantação do MERCOSUL, os estados nacionais iniciaram um processo de transformação das fronteiras. Está havendo uma substituição de um modelo de territorialização por outro. De um modelo belicista, apoiado na hipótese de guerra, a um modelo economicista que pretende dinamizar o comércio internacional das grandes empresas transnacionais. Uma das novas características da fronteira, no plano da legislação, implica em seu próprio desaparecimento no âmbito do transporte internacional de cargas que aderirem ao MIC/DTA²³, um sistema em que caminhões que viajam lacrados desde o local de origem até o de destino. Isso favorece ao grande comércio terrestre, eximindo-o de controles na fronteira porque reduz significativamente os custos de transporte (com a economia de tempo e trâmites). Esse sistema foi criado, obviamente, para favorecer as grandes empresas dos países da região. Assim, não haveria mais fronteira aduaneira (apenas controle aduaneiro no local de destino, como Buenos Aires, por exemplo) para importação e exportação realizada por grandes empresas.

Contudo, a situação descrita no parágrafo anterior ocorre apenas no plano da legislação, pois ainda que o transporte efetuado por grandes empresas tenha sido

²³ Os Manifestos Internacionais de Carga (MIC/DTA) permitem o desembaraço aduaneiro simplificado das mercadorias destinadas ou procedentes dos países do MERCOSUL.

flexibilizado qualitativamente, a zona de fronteira segue sendo o lugar onde os caminhões perdem mais tempo. E por mais que as fronteiras tenham desaparecido, ainda são muito poderosas (GRIMSON, 2005). A flexibilização da fronteira em benefício das grandes empresas tem em contrapartida a maior rigidez para os pequenos (os moradores das cidades-gêmeas que vivem do contrabando formiga). Sistemas de intercâmbio que existem há muitos anos, de caráter informal, que são submetidos a controles, limitações e regulamentações. Os habitantes fronteiriços, com benefícios parciais devido a sua localização no território nacional, passam a ser prejudicados com as novas regras estabelecidas.

A prática histórica de se comprar cotidianamente na cidade vizinha passa de legal a ilegal com a constituição do MERCOSUL. As fronteiras não são retiradas, mas os estados passam a tratá-las de uma forma diferente. Não são instalados novos regimentos do exército, mas há o aumento do controle sobre uma forma tradicional de comércio, que corresponde a uma forma de intercâmbio organizada entre duas sociedades. Os passadores têm seu trabalho muito dificultado com as novas regras instituídas.

O fato que não é levado em conta é que a atividade dos passadores ultrapassa em muito seu próprio trabalho. Eles são o núcleo de uma rede transnacional de intercâmbio que possui mais de um século de história. Um intercâmbio por fora do estado. As diferenças de preço são a base de um sistema redistributivo: as mercadorias são destinadas a setores populares e trasladadas para cidades distantes através da fronteira por pequenos comerciantes classificados como contrabandistas (GRIMSON, 2005).

O trabalho dos passadores possui uma dimensão econômica e social mais ampla. Eles se opõem às restrições da nova legislação por uma razão simples: precisam trabalhar e não têm alternativas. Há que se dizer no entanto, que os passadores não desejam o fim das fronteiras, haja vista que as diferenças de preço e impositivas, além da possibilidade de evasão fiscal são as chaves do sistema.

Um dos crimes mais comuns, tanto nas cidades-gêmeas de São Borja-Santo Tomé, quanto no par Itaqui-Alvear é o descaminho (o contrabando de gasolina é prática freqüente), que ocorre devido ao atrativo preço do combustível no lado argentino. Há que se considerar também o câmbio: em outubro de 2007 um real equivalia a 1,40 pesos.

O preço do litro da gasolina aditivada nas bombas argentinas equivalia, em outubro de 2007, a R\$1,60. Nos postos são-borjenses o preço do litro do mesmo

combustível era de R\$ 3,00. No Centro Unificado de Fronteira, há ocorrências de automóveis apreendidos com o tanque de gasolina adulterado (para comportar mais litros de combustível). Quanto a outros crimes, como o tráfico de drogas, apenas duas ocorrências haviam sido registradas até outubro, no ano de 2007. O contrabando de armas e o tráfico de drogas são feitos pelo rio, não passando pelo controle do CUF (Centro Unificado de Fronteira), nem pelos portos de Alvear e Itaquí.

As quatro cidades estudadas são bem seguras e seus habitantes possuem uma vida tranqüila. Não há grades e muros ao redor das casas. Muitas janelas ficam abertas durante a noite. Contrariando a fama de que a fronteira é uma terra de bandoleiros, perigosa, onde ocorrem muitos crimes, as ocorrências mais comuns nas cidades em análise parecem piada perto do que ocorre nas grandes metrópoles brasileiras. Em Itaquí, segundo informações da Brigada Militar, as ocorrências mais graves, registradas em 2007, foram a rixa (briga de bar) e a lesão corporal leve (briga de casal). Em Santo Tomé, segundo a polícia, o furto de bicicletas foi a ocorrência mais registrada em 2007. São Borja, por ser uma cidade maior, teve alguns casos de furto à residências. Ainda assim, não foram muitos.

A lei de cada país vigora nas respectivas cidades. No entanto, nos casos em que os autores de crimes e delitos fogem para o outro lado do limite internacional, surge um problema. A instituição do MERCOSUL deixou algumas lacunas referentes à legislação na zona de fronteira. A jurisdição penal não foi estendida à área do controle de fronteira. Assim, o preso deve ser entregue e punido no local onde a conduta típica e ilícita foi cometida. Essa situação dificulta a ação policial e exige que os oficiais cumpram um procedimento burocrático que atrapalha e retarda o combate aos crimes e delitos.

4.5 – Políticas públicas nacionais e estratégias locais

Segundo informações da Aduana Argentina, cerca de 60 caminhões por dia (importação e exportação), de segunda a sexta, cruzam o rio Uruguai pelos portos de Itaqui e Alvear. No mês de outubro de 2007 esse número foi um pouco maior (tabela 9).

Tabela 9

CAMINHÕES QUE PASSARAM PELO PORTO DE ALVEAR (OUTUBRO DE 2007)	
ENTRADA	689
SAÍDA	680
TOTAL	1.369

Fonte: *Intendencia de Alvear*, 2007.

“É verdade que móveis fabricados no Brasil entram pelo porto, mas 99% dos caminhões transportam arroz.”

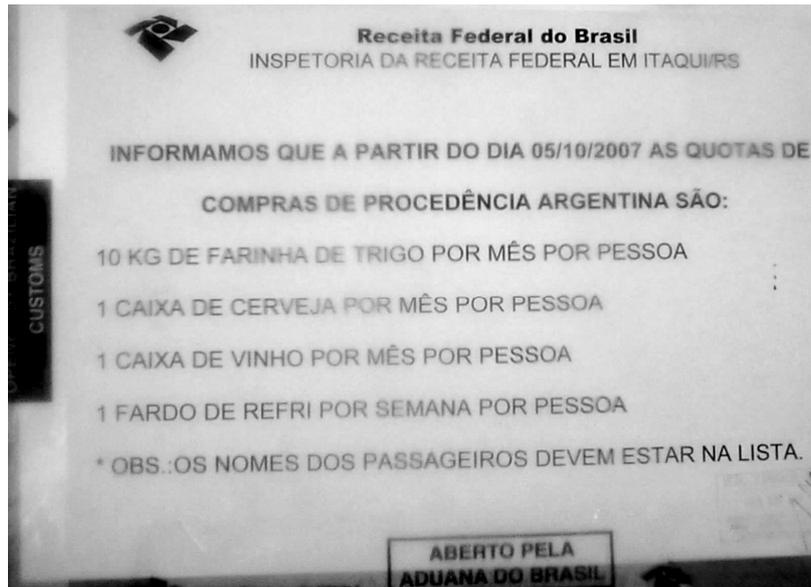
(Ramon Dario Sorti, Secretário de Governo de Alvear)

“A maioria dos caminhões que passa pelo porto de Itaqui transporta arroz.”

(Tomás, controlador da Receita Federal em Itaqui)

Mas o porto nem sempre teve seu funcionamento atrelado ao arroz. Antes do surgimento do MERCOSUL, o comércio formiga era, como em outras cidades fronteiriças ao longo do rio Uruguai, fonte de renda para muitas pessoas. As coisas mudaram ao longo da década de 1990. Os produtos não têm a mesma liberdade de circulação entre os dois países naquele segmento de fronteira. O transporte de mercadorias através de Alvear/Itaqui sofre restrições por parte dos órgãos oficiais (em relação ao comércio formiga) e por parte dos produtores brasileiros (em relação aos caminhões que entram no país com o produto argentino). Os pequenos comerciantes e camelôs reclamam que após a entrada em vigor do MERCOSUL, eles não podem mais fazer compras como antes, no país vizinho.

Figura 30



Aviso fixado no embarque da balsa para Alvear. Trabalho de campo, 2007.

A insatisfação é maior entre os antigos *chibeiros*, que fizeram reclamações contrárias à regulamentação da Receita Federal do Brasil de 5 de outubro de 2007 (figura 30), pois antes dessa data era possível levar 1 engradado de cerveja, 1 de refrigerante, e 10 kg de farinha por semana.

“Depois da ‘nova lei’, ficou difícil para o pobre trabalhar.”

Chibeiro, entrevistado no porto de Itaqui, outubro de 2007.

Apesar das restrições, alguns produtos argentinos são facilmente encontrados no comércio de Itaqui. Chocolates e balas nos camelôs das ruas principais, assim como a cerveja argentina (vendidas em garrafas de 1 litro) em bares da cidade. Esses produtos passam a fronteira através do contrabando formiga, não sendo encontrados nos grandes supermercados da cidade, que possuem grandes empresas brasileiras como fornecedores.

4.5.i – Comitês de fronteira e iniciativas locais de interação

Há um comitê binacional que reúne, a cada quinze dias, autoridades e representantes de classe das cidades de São Borja e Santo Tomé para resolver problemas relacionados às municipalidades.

Por serem menores e não terem ligação rodoviária, as interações entre Alvear e Itaqui são mais fracas do que as do supracitado par de cidades-gêmeas. Não há um comitê de fronteira Alvear/Itaqui. As relações de Itaqui são mais estreitas com a cidade de La Cruz, apesar desta ficar mais distante, do que com Alvear.

As secretarias de educação de La Cruz e Itaqui possuem um projeto piloto de intercâmbio de professores. Com isso, os alunos das escolas da cidade argentina têm aulas de português e as escolas de Itaqui recebem professores argentinos para lecionar o espanhol. Esse projeto se tornou uma realidade devido ao esforço dos professores e diretores das secretarias de educação dos municípios envolvidos. O programa de educação bilíngüe em curso nas escolas de Itaqui e La Cruz é um projeto piloto dentro do MERCOSUL.

No dia 17 de outubro de 2007, realizou-se em Itaqui a Segunda Capacitação Bilateral (figura 31), conferência que ocorreu no âmbito do Projeto Escolas Bilíngües de Fronteira. Foram formados grupos de discussão e foi feita uma avaliação de projetos de aprendizagem. A conferência contou com a presença do escritor João Sampaio, de Lia Lopez (Coordenadora Nacional do projeto na Argentina), do Secretário de Educação de Itaqui e de professores e diretores das escolas envolvidas no programa. A RBS (rede de televisão gaúcha) transmitiu as imagens do encontro no seu telejornal.

O programa tem o comprometimento com a interculturalidade, que consiste em um conjunto de práticas sociais relacionadas a “estar com o outro”, entendê-lo trabalhar com ele, produzir sentido conjuntamente.

“La interculturalidad implica pensar las relaciones entre las culturas y reconecer que entre ellas no existen fronteras y límites definidos, sino más bien relaciones, muchas veces, ambivalentes y conflictivas.”

(Professora Flavia Luján, Itaqui, 2007)

Figura 31



2ª Capacitação bilateral de escolas bilíngües de fronteira. Trabalho de campo, 2007.

Na conferência foi ressaltada a importância de se conhecer o outro, conhecer o outro país, suas formas históricas de constituição e organização. No âmbito da integração entre dois povos, o trabalho com a diversidade cultural na escola, em lugar de ser considerado um problema, pode desenvolver a capacidade de interpretar códigos diversos e ensinar a conviver com a ambigüidade.

Uma educação para escolas de fronteira implica necessariamente no conhecimento e na valorização das culturas envolvidas, tendo por base práticas de interculturalidade. Como efeito da interação e do diálogo entre os grupos envolvidos, surgem relações entre as culturas, o reconhecimento das características próprias, o respeito mútuo e a valorização do diferente como “diferente” e não como melhor ou pior.

Além disso, a educação pensada para as zonas de fronteira proporciona aos alunos das escolas participantes o conhecimento e o uso de mais de uma língua, o que contribui para a qualidade da educação e para a otimização de suas relações comunicativas, tendo em conta que esses alunos se encontram, em maior ou menor grau, expostos a situações de utilização de ambos os idiomas.

No par de cidades São Borja/ Santo Tomé não existe movimento semelhante ao que ocorre entre Itaqui e La Cruz. Os assuntos discutidos nas reuniões do comitê de São

Borja/Santo Tomé possuem temas variados, tais como comércio, transportes, segurança, cultura, etc.

Durante o período do Carnaval, blocos de Santo Tomé são convidados para participar dos desfiles em São Borja. Muitos turistas brasileiros também pulam o carnaval em Santo Tomé, uma vez que a festa correntina ocorre em dias distintos do carnaval brasileiro.

Uma atração brasileira que tem grande sucesso nas cidades correntinas de fronteira são as telenovelas. Houve um tempo em que as novelas causaram grandes problemas aos professores de espanhol. Os alunos assistiam a programação dos canais brasileiros (do lado argentino é possível sintonizar Globo, Record, Band e SBT) e passavam a misturar dois os idiomas. As populações de Santo Tomé, Alvear e outras cidades correntinas distantes da capital da província passaram a receber sinais de redes de televisão argentinas há apenas 15 anos. Antes disso os únicos canais sintonizados eram os do país vizinho.

4.5.2 – O comércio entre as cidades-gêmeas

Para a surpresa dos que acreditam na forte integração de Brasil e Argentina, muitas limitações são impostas ao trânsito de mercadorias entre os dois lados da fronteira. Antes de chegar a São Borja, primeira etapa da viagem, havia uma expectativa de que naquela cidade, separada da Argentina por um rio, e ligada por ponte à cidade vizinha de Santo Tomé, existissem muitos produtos portenhos nas prateleiras dos supermercados. Da mesma forma, era de se esperar que os produtos argentinos fossem comuns nas lojas e mercados de São Borja.

Contudo, quem adentra um supermercado, padaria ou loja na cidade de São Borja não encontra produtos provenientes da Argentina (a exceção da cerveja *Budweiser*, fabricada na província de Santa Fé). Da mesma forma, do lado argentino, os *santo-tomenhos* não encontram mercadorias brasileiras nas prateleiras dos supermercados da cidade (a exceção do leite condensado Nestlé, fabricado no estado de São Paulo).

Em São Borja o peso é aceito no comércio e é possível trocar a moeda argentina facilmente. O mesmo ocorre com o real em Santo Tomé. Em Alvear a moeda brasileira não é aceita no comércio local (deve-se trocar o dinheiro nas proximidades do porto, que dista cerca de 5 quilômetros da cidade), mas em Itaqui alguns supermercados e lojas aceitam o peso argentino.

Com a construção da ponte internacional é possível ir de táxi do centro de São Borja ao centro de Santo Tomé em cerca de 15 minutos (de automóvel). Os taxistas cobravam, no final de 2007, 25 reais pelo percurso de ida e volta. O pedágio na fronteira custava, naquele tempo, 6 reais para os automóveis com placa de São Borja ou de Santo Tomé e 28 reais para os com placa de outros locais.

Para os brasileiros, basta portar a carteira de identidade para cruzar a fronteira. No entanto esse é o único documento, além do passaporte, aceito pela polícia de fronteira argentina. Os que tentam entrar no país portando apenas carteiras de motorista, de trabalho ou profissionais, não têm permissão de passar.

Como para os que não possuem barcos a rodovia é a única opção para se cruzar a fronteira entre São Borja e Santo Tomé, outra forma de se chegar ao país vizinho é de ônibus. Há três horários por dia e a passagem custa a bagatela de R\$ 3,00. O primeiro ônibus sai de São Borja às 9 horas da manhã. De fato é a única opção para os

brasileiros, uma vez que devido ao costume da *siesta*, Santo Tomé se transforma em uma cidade fantasma entre meio-dia e cinco da tarde.

Desde dezembro de 2007, com as alterações na legislação sobre o trânsito de automóveis na Argentina, o motorista que entrar naquele país com um automóvel com placa estrangeira necessita ter a carta verde, um seguro obrigatório que pode ser comprado em instituições autorizadas. A licença para transitar com veículo brasileiro por um mês na Argentina custava 100 reais na mencionada data.

O comércio entre as cidades de fronteira, ao contrário do que se pensava com os dez anos passados desde a criação do MERCOSUL, ficou muito restrito. Existem regulamentações da Receita Federal quanto à quantidade de produtos que podem ser trazidas da Argentina. Além disso, existem alguns alimentos e itens de outras naturezas que são proibidos de cruzar a fronteira. Sobre alguns produtos, como carne, farinha e bebidas, que são mais baratos do lado argentino, são impostas medidas governamentais que limitam ou impedem sua entrada no Brasil.

V. CONSIDERAÇÕES FINAIS

No papel de regulador das relações interestatais, os limites internacionais vêm tendo a importância reconhecida, à medida que diferentes fluxos transnacionais são gerados e direcionados aos segmentos fronteiriços, mesmo quando estes se caracterizem como lugares de passagem.

Os fluxos que cruzam os limites internacionais por vezes não provocam nenhum reflexo nas cidades localizadas na faixa de fronteira, independentemente da importância que essas possam apresentar para a configuração da sua sub-região ou para uma eventual cidade-gêmea contígua.

Atualmente, os fluxos econômicos vêm se densificando. O papel do limite vem se transformando. A atuação do Estado, os aparelhos técnicos, as aduanas e as funções fiscais estão sendo remodelados. No contexto de integração dos países membros do MERCOSUL, as políticas que propõem maior abertura aos fluxos comerciais vêm produzindo efeitos de forma mais nítida. Contudo, dentro do bloco, nem todos os produtos são isentos de tributação e muitas vezes, políticas restritivas, assim como questões legais e fiscais não resolvidas dificultam o processo. No Brasil e em países onde as taxas de desemprego são altas e a desigualdade social é acentuada esses fluxos são, muitas vezes, encarados como um contrasenso. Principalmente se função de passagem, geram reflexos negativos que afetem a população.

As cidades-gêmeas materializam outro tipo de contato. O dia-a-dia das pessoas que vivem na fronteira é marcado pelo contato. Contudo, a ação do governo central (mesmo que influenciado por atores pertencentes a outras escalas de decisão) pode limitar os fluxos diários e até provocar situações de crise entre as populações fronteiriças.

No entanto, a ação proveniente da escala federal também pode criar medidas que incentivem ou permitam práticas que podem possibilitar um desenvolvimento diferenciado e integrado entre cidades-gêmeas situadas no limite internacional. As cidades de São Borja e Itaqui são lugares onde o poder estatal permanece muito forte. Seja pelas leis e normas restritivas, seja pela presença do seu aparato técnico, fiscal e de defesa nacional, ou mesmo pela associação e criação de uma identidade nacional muito atrelada ao Estado nacional. Porém, os atores locais também podem ser fortes, expondo suas reivindicações e atuando em prol da solução dos conflitos existentes no espaço da fronteira.

Outro aspecto importante no contexto das cidades-gêmeas de fronteira são as variações cambiais que, dependendo da intensidade, interferem nos fluxos transfronteiriços. Os reflexos são imediatos e acabam por afetar a economia das cidades. As conseqüências de variações cambiais ou de medidas tomadas pelo governo central são sentidas pela população das cidades-gêmeas de fronteira. No entanto nem sempre novas legislações e intervenções provenientes de outras escalas são aceitas sem resistência em escala local.

Alejandro Grimson defende a capacidade de atores locais, através de influência política ou de relações interpessoais, de influenciarem a criação de normas, que gerem benefícios em âmbito local. Contudo, o acionamento do poder governamental, devido a sua escala de ação ampliada, pode atingir outras localidades e inclusive, outros setores da própria cidade.

As redes políticas podem ser acionadas de forma organizada e eficaz se os atores certos forem contatados. Caso contrário, as redes poderiam representar empecilhos, haja vista a necessidade de participação de diferentes escalas de poder para a execução de uma determinada política, que tem que contar com a superposição de ações e com o passar de 'escala em escala' para sua resolução. No caso das cidades-gêmeas marcadas por fluxos intensos, essas podem e devem ser nódulos e objetos de ação, onde a partir da criação de uma '*policy network*' multiescalar, os diferentes atores devidamente organizados assumam compromissos relacionados a sua escala de ação.

Essa é uma teoria política de difícil organização e realização devido à necessidade de envolvimento de atores provenientes de diferentes escalas de poder. Enquanto os governos estaduais, o governo federal e as forças locais não se organizam na formação de uma rede política, outras redes transacionais se instalam nas cidades-gêmeas, caracterizando-as de maneira única, seja pela nítida influência de diferentes escalas na sua conformação, seja pela presença do legal e do ilegal, cujos limites ora convergem, ora divergem.

BIBLIOGRAFIA:

Adiala, Cristiane de Sousa Mota. 2006. Efeitos de políticas públicas em cidades de fronteira: Uruguaiana e Santana do Livramento (RS). Rio de Janeiro: UFRJ. Dissertação de Mestrado - Universidade Federal do Rio de Janeiro / PPGG.

Argilaga, Pablo. 2003. Santo Tomé, mi pueblo. Corrientes: Moglia.

Bernardes, Nilo. 1997. Bases geográficas do povoamento do Estado do Rio Grande do Sul. Ijuí: Editora Unijuí.

Bentacor, G. 1994. *Mercosul: Adecuacion a la Integracion Regional –Perpectivas desde un Area Fronteriza*. In: LEHNEN, A. et alli (org), Fronteiras no Mercosul. Porto Alegre: UFRGS.

Burghardt, A. F. 1971. *An Hipothesis about gateway cities*. In: Annals of the Association of American Geographers 61(2).

Castello, Antonio Emilio. 1996. Historia de Corrientes. Buenos Aires: Editorial Plus Ultra.

Castells, Manuel. 1996. The rise of the Network Society. Oxford: Blackwell Publishers.

Clarín. 2006. Argentina Pueblo a Pueblo, vol. 10. Buenos Aires: Arte Gráfico Editorial Argentino.

Corrêa, R.. 1997: “Interações espaciais” in: CASTRO, I. et alli (org.): Explorações Geográficas, Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, pp. 279-31.

_____. 2004. Posição geográfica das cidades. In: Cidades, 1(2).

Cox , Kevin. 1998. Spaces of dependence, spaces of engagement and the politics of scale, or: looking for local politics. Political Geography, vol. 17, n 1.

Cuisinier-Raynal, A. 2001. *La Frontière au Péron entre front et synopses*. . In: L'espace géographique 3. Paris: Presses Universitaires de France.

FEE – Fundação de Economia e Estatística Siegfried Emanuel Heuser, disponível em: www.fee.tche.br.

Foucher, M.. 1991. *Fronts et Frontières – un tour du monde géopolitique*, Paris: Fayard (original, 1988).

Gottmann, J. 1973. *The Significance of Territory*, Charlottesville: University Press of Virginia, 169p.

Grimson, Alejandro. 2000. *¿Fronteras políticas versus fronteras culturales?* In: *Fronteras naciones e identidades: la periferia como centro*. Buenos Aires: Ediciones Ciccus-La Crujía

_____ 2002. *El otro lado del río*. Buenos Aires: Eudeba - Editorial Universitaria de Buenos Aires.

_____ 2005. *Cortar puentes, cortar pollos: conflictos económicos y agencias políticas en Uruguayana (Brasil) – Libres (Argentina)*. In: Cardoso de Oliveira, Roberto e Baines, Stephen (organizadores) *Nacionalidade e etnicidade em fronteiras*. Brasília: Editora Universidade de Brasília (Coleção Américas).

Haesbaert, Rogério. 1986. *A Campanha gaúcha e o resgate da identidade regional*. Tese, Rio de Janeiro: Universidade Federal do Rio de Janeiro.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, disponível em: <http://www.ibge.gov.br>.

Leitner, H. 2004. *The Politics of Scale and Networks of Spatial Connectivity: Transnational Interurban Networks and the Rescaling of Political Governance in Europe*. In: Shepard, E., McMaster, B (ed), *Scale and Geographic inquiry: nature, society, and method*. Oxford: Blackwell Publishing.

Machado, Lia Osório. 1989: "The intermittent control of the Amazonian territory (1616-1960)", *International Journal of Urban and Regional Research*, 13 (4), pp.652-665.

_____. 1995. Sistemas 'longe do equilíbrio' e reestruturação espacial na Amazônia. *Cadernos do IPPUR*, ano IX, nº ¼, jan./dez. p.83- 106.

_____. 1998. *Limites, Fronteiras, Redes*. In: T.M.Strohaecker et alli. (orgs). *Fronteiras e Espaço Global*, III Colóquio Internacional de Estudos Fronteiriços. Santana do Livramento/Rivera: AGB,. p.41-49.

_____. 2002. Sistemas, Fronteiras e Território. In: *Atlas da Fronteira Continental do Brasil*. Rio de Janeiro: UFRJ. 9p.

_____. 2005. *Estado, territorialidade, redes. Cidades gêmeas na zona de fronteira sul-americana*. In: Silveira. Maria Laura (org.) *Continente em chamas. Globalização e território na América Latina*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira.

_____. 2006. Apresentação oral: *Cidades de Fronteira, conceitos e tipologia*. In:II Conferência Internacional, Desenvolvimento urbano em cidades de fronteira, Foz do Iguaçu : IAB – PR.

Mercovia S. A., disponível em: www.mercovia-sa.com.

Ministério da Integração Nacional, disponível em: www.integracao.gov.br

MI/Grupo Retis. 2005. Proposta de reestruturação do Programa de Desenvolvimento da Faixa de Fronteira. Brasília: Ministério da Integração Nacional.

Pahim, Jesus. 2003. Itaqui: o portal do Rio Grande. Itaqui: Novigraf.

Pini, Giuseppe. 1995. *L'interaction spatiale*. In: Bailly, A., Ferras R., Pumain D. *Encyclopédie de Géographie*. Paris: Economica. pp.539-559.

Pippi, Gladis. 2005. História cultural das Missões: memória e patrimônio. Porto Alegre: Martins Livreiro Editor.

Prefeitura Municipal de Itaqui, disponível em: www.itaqui.rs.gov.br.

Prefeitura Municipal de São Borja: Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano, Turismo e Relações Internacionais, disponível em: www.saoborja.rs.gov.br.

Raffestin C.. (original, 1980). “*O território e o poder*” in: Por uma geografia do poder. São Paulo: Ática.

Receita Federal, disponível em: www.receita.fazenda.gov.br.

Ribeiro, L. 2001. Alto Paraná: indicadores para estimar o efeito da fronteira internacional. Rio de Janeiro: UFRJ/CNPq. Dissertação de Mestrado - Universidade Federal do Rio de Janeiro / PPGG.

Ruggie, John. 1993. Territoriality and Beyond: Problematizing Modernity in International Relations. *International Organization*, Vol. 47, n. 1.

Santos, Milton. 1996. A natureza do espaço: técnica, tempo, razão e emoção. São Paulo: Hucitec.

Schäffer, Neiva Otero. 1993. Urbanização na fronteira. Porto Alegre: UFRGS / Prefeitura Municipal de Santana do Livramento.

Sejas, Lúcia. 2003. Condicionantes territoriales en la integración fronteriza con los países vecinos. Buenos Aires: Programa de Integración Latinoamericana – Consejo Federal de Inversiones. Consulta eletrônica. www.ameersur.or.ar.

Steiman, Rebeca. 2002. A geografia das cidades de fronteira: um estudo de caso de Tabatinga (Brasil) e Letícia (Colômbia). Rio de Janeiro: UFRJ. Dissertação de Mestrado - Universidade Federal do Rio de Janeiro / PPGG.

Steiman, R. e Machado, L.. 2002. *Limites e Fronteiras Internacionais: uma discussão histórico-geográfica*. In: Atlas da Fronteira Continental do Brasil. Rio de Janeiro: CNPq/ UFRJ.