

Mercosul e transformações recentes na fronteira meridional

*Neiva Otero Schäffer**

1 - Fronteira, globalização e Mercosul

O Rio Grande do Sul é o estado brasileiro onde a presença do Mercado Comum do Sul (Mercosul) se insere de modo mais intenso no cotidiano da população. Tal fato tem sido demonstrado em freqüentes reportagens, em especial sob a forma de entrevistas, e pode ser constatado através de dados empíricos, que apontam transformações recentes referidas ao surgimento desse bloco regional. Para o resto do País — exceção àqueles que estão construindo essa integração —, trata-se de uma discussão estranha, sem senso, distante ou, inclusive, ignorada. O Rio Grande do Sul antecipa uma vivência que só paulatinamente terá reflexos mais definidos em outros espaços do território. O Estado, que conta com a maior extensão de fronteira com os países do Prata (1.703km) tem na capital — Porto Alegre — a meia distância (1.300km) entre as duas grandes metrópoles do bloco. Conforme avançavam as assinaturas de protocolos e acordos, as perspectivas que se desenhavam para o sul do País, geradas na condição geográfica especial de centro territorial do processo, passaram a tomar consistência no volume de negócios concretizados e na pressão dos grupos empresariais brasileiros que se apressam em investir nos países vizinhos, em especial na Argentina.

O Mercosul vem acelerando as potencialidades para negócios entre indivíduos e entre empresas, colocando em plano menor os negócios entre governos. O objetivo maior é a ampliação de mercados. No Brasil, com capacidade de produção em larga escala, as empresas procuram fora do País o aumento do mercado de consumo. Já o Uruguai, por exemplo, sem o mesmo

* Professora do Departamento de Geografia da UFRGS.

potencial para a produção em quantidade, busca nichos de consumo seletivo, onde entra diferenciadamente pela qualidade. Os esforços pela ampliação de mercado comportam transformações em relação à organização tradicional, na medida em que tendem a gerar maior mobilidade sobre o território e maior demanda por estradas e obras-de-arte a elas acopladas. Passam a exigir, também, desburocratização no cruzamento das fronteiras, até agora morosas.

Esse novo momento da economia mundial rejeita os projetos anteriores de integração interna ou nacional e articula a organização de redes internacionais de transporte e comunicações, em especial daquelas de caráter continental. Parece inadiável, no contexto dessa economia, para cada nação e para conjuntos específicos de países, avaliar seu quadro de transportes e investir na integração das diversas modalidades de vias. Para a sociedade, a questão crucial é a de avaliar essas estratégias territoriais, na medida em que dinamizam as atividades produtivas, melhorando a qualidade de vida, por um lado, mas comportando impactos sobre o ambiente, de outro.

No entanto a direção dos investimentos voltados à implantação ou à articulação dos eixos de transportes já existentes, em nível regional, tem como uma das diretrizes a seletividade dos espaços, um dos corolários da globalização geral da economia. O lugar, no Mundo, passa a ter um significado especial. Se não mais vigoram os requisitos tradicionais das “localizações duras”, novos atributos são exigidos. A possibilidade de fragmentação e atomização do processo produtivo, que pode estabelecer-se inclusive em espaços físicos não contíguos, graças às maiores facilidades e aos menores custos dos transportes e das comunicações, libera fisicamente a produção e permite a utopia do apelo à implantação produtiva de ponta (e de estradas) em qualquer lugar.

A área do Mercosul a ser integrada fisicamente, atendendo à pressão do aumento de circulação, cobre, em grande parte, o território do Rio Grande do Sul e o território do Uruguai, cruzando a fronteira desses dois países. A fronteira, como espaço do continente, peculiar, mas a ele integrado, vivencia o quadro geral dessa economia. Ainda que a expressão freqüentemente repetida quanto a uma “década perdida” venha sendo questionada em função de algumas variáveis, ela expressa o conjunto de problemas que enfrenta a América Latina e que, por inclusão, afligem seus espaços de passagem.

Hirano (1993) apresenta um painel sobre o continente no novo contexto da economia mundial, revendo as condições históricas da globalização e os obstáculos que o continente enfrenta para conviver com a mesma. Dentre eles, destaca a obsolescência do parque industrial e a “desmodernização” que aprofunda as

desigualdades regionais em escala planetária e que nos afasta e marginaliza em relação aos outros continentes, com perda de posição no comércio mundial, acentuando, também, os *gaps* internos. O autor situa o Mercosul como um procedimento inserido nesse quadro internacional de globalização da economia, exigente de uma rearticulação regional e que empurra as economias do continente à ideologia neoliberal, centrada no livre mercado (tecnológico, informatizado, terceirizado, produtivo e competitivo) e permissiva aos investimentos estrangeiros.

Essas tendências que envolvem o Planeta em uma rede ágil de trocas e informações em vários níveis põem em tela certas condições para a emergência de territórios seletivos: são os que atendem às exigências do novo ritmo de reprodução do capital, muito mais financeiro, leve e ágil que o do capital industrial, que vinha gerenciando a organização do espaço e que, ao longo dos últimos dois séculos, foi definindo as fronteiras nacionais em todas as áreas do Mundo. Fronteiras que são chamadas a um novo papel, quando não absolutamente desfeitas e refeitas. A admissão de que novas exigências recaem sobre esses territórios específicos nos faz encarar a ruptura das redes hierarquizadas de espaços ligados por laços de solidariedade física, como acontecia na fronteira meridional do Brasil, e identificar uma nova tecitura, cujos fios decorrem da capacidade de estar em todos os pontos para dispor de equipamentos técnicos e de informação, garantindo a inserção num mercado mundializado.

Martinez (SCARLATO et al., 1993, p.66), tratando da fronteira mexicana, muito mais imediatamente transformada, reconvertida, pela ação do capitalismo sob a liderança norte-americana, situa condições que são plausíveis para a fronteira meridional do Brasil. Afirma "(...) é até irônico pleitear a integração à 'Nova Ordem Mundial' [já que] (...) esse modelo apresenta uma lógica de especialização produtiva pela qual não se incorpora ao interior do País um desenvolvimento tecnológico próprio e a operação de setores dinâmicos". Para a autora, a realidade atual das cidades gêmeas da fronteira mexicana-norte-americana decorre da nova estratégia fronteiriça. Ela se prepara para a exportação: atrai, pela mão-de-obra mexicana, menos protegida, o deslocamento de fábricas norte-americanas antes afastadas da fronteira. Esse deslocamento espacial não pode ser esperado para a fronteira meridional, que não apresenta a mesma diferenciação entre os países próximos quanto ao valor do trabalho e à qualificação do trabalhador. O desvio de capitais para o sul (supermercados e casas de comércio da região metropolitana) é explicado pelo mercado externo de consumo (diferença cambial) e não tem o significado de alteração produtiva ou o porte de investimentos que ocorre na fronteira mexicana.

No caso da fronteira meridional do Brasil, não houve nenhuma transformação produtiva dinâmica que permitisse incorporar ao território tecnologia, informação e renda de forma significativa. As atividades industriais vigentes no período entre as duas guerras foram sendo desestruturadas no Pós-Guerra, englobadas pelas empresas de grande porte, a reboque da integração rodoviária do País e da expansão das áreas metropolitanas. Aquelas atividades que permaneceram — como é o caso, por exemplo, dos frigoríficos — sujeitam a população a uma permanente angústia quanto à possibilidade de afastamento para áreas centrais ou quanto ao eventual fechamento com investimentos em outros setores, menos regulados. São raras as atividades novas, e, não poucas vezes, têm diferentes perfis na exigência de trabalhadores. Não é de estranhar, portanto, que, em alguns dos municípios gaúchos da fronteira meridional e dos departamentos uruguaios do norte, ao receberem novos empreendimentos, estes pouco representem na absorção de trabalhadores, com frequência recrutados em Porto Alegre ou em Montevidéu.

Para o espaço meridional, a globalização surge de imediato nos termos dos efeitos da integração regional (Mercosul) e das palavras de ordem do momento: fluidez e competitividade, que não correspondem à realidade produtiva local. Em benefício da fluidez sobre o território, é necessário “baixar” fronteiras. Um dos efeitos diretos desse “baixar” fronteiras aparece na desarticulação da atividade tradicional: o comércio. São inúmeros os exemplos. Desaparecem os “chibeiros” e os changadores. Fecham-se as portas de antigas casas de comércio, abrem-se as de outras atividades. Os “chibeiros” — isto é, aqueles que, ao longo do tempo, têm sobrevivido do atravessamento de pequenas quantidades de produto de um país para o outro (comércio ou contrabando-formiga) na linha de fronteira — têm sido um dos segmentos mais afetados pelas novas condições de comércio e de câmbio entre os países.

A atividade que justificou o porte dos equipamentos do comércio na fronteira e que ocupou número significativo da população, sobretudo da periferia desses núcleos (SCHÄFFER, 1993; 1994) se desarticula com as novas condições alfandegárias e cambiais, deixando sem ocupação e sem perspectiva esses residentes. Essa transformação do quadro tradicional de organização do trabalho, centrado num comércio estabelecido sobre diferenças que tendem a desaparecer no processo de integração, é uma das questões sociais que preocupam as comunidades de fronteira. Por outro lado, a expansão das casas de importação e exportação — que passam a assalariar parte desses antigos “chibeiros” e changadores — e a intensificação da

circulação de veículos de carga representam facetas novas nos núcleos urbanos de fronteira. O aumento do tráfego na fronteira meridional associa-se a esse novo papel da área e provoca as mudanças que estão se registrando e que estão referidas ao transporte de cargas e aos trâmites de passagem. São as transformações mais recentes.

2 - O transporte de carga internacional

Numa economia voltada para a exportação, em especial se está voltada para o vizinho, como é o caso no Mercosul, a fronteira perde o caráter de limite de uma economia nacional voltada para ao mercado interno. Deixa de ser fronteira fechada. A ela se pede que esteja equipada para facilitar os fluxos, os trâmites; que seja ágil, quando sempre foi lenta em suas aduanas, em suas vistorias, em suas mesas de renda; que se transmude em corredor para a exportação (e não mais apenas da “exportação” local via um contrabando-formiga).

A fronteira meridional, submetida à ingerência das metrópoles (São Paulo—Buenos Aires), dos centros da produção nacional ou dos braços longos do capital internacional, está ao largo de uma inserção mais agressiva no circuito dos capitais rápidos. Despreparada, pode amargar a impossibilidade de ingressar nesses fluxos e, ao mesmo tempo, a desestruturação de uma economia popular urbana que subsistia em torno do comércio, tanto do legal quanto do contrabando local, e da prestação de serviços ligada ao transporte de carga, em especial do corredor rodoviário já existente e que passa por Uruguaiana.

O estabelecimento de uma estrada-Mercosul, aspiração do setor produtivo para reduzir o tempo de deslocamento no eixo São Paulo—Buenos Aires, gira em torno da possibilidade de rotas mais curtas, seguras e equipadas, isto é, de investimentos na estrada e de reorientação das aduanas da fronteira, sobretudo no que tange a cargas. O transporte terrestre foi um dos focos das preocupações presentes, desde meados da década de 80, nas discussões entre Brasil e Argentina e que culminaram, em março de 1991, na assinatura do Tratado de Assunção, marco da implantação do Mercosul em 1995. O Protocolo 14 trata do transporte internacional terrestre. Assinado inicialmente por esses dois países, incluiu posteriormente o Uruguai (1988) e o Paraguai (1989). Apoiado nos estudos do Sub-Grupo 2, que trata de assuntos aduaneiros, e nesse protocolo, desenvolveram-se os debates em torno de uma rota ou estrada-Mercosul.

A questão dos equipamentos físicos e burocráticos de comunicação, especialmente dessa rota rodoviária em direção ao sul, tem merecido atenção continuada na imprensa, o que expressa os interesses e as preocupações de determinados segmentos da sociedade, sobretudo do setor de transporte de carga (transportadores, caminhoneiros e despachantes) e daquele que necessita fazer circular as mercadorias: as empresas que fabricam e as que comercializam. A trajetória recente dos negócios binacionais no âmbito do Mercosul está marcada pelo aumento das empresas e das parcerias. São inúmeros os exemplos. É o caso da Kepler Weber de Panambi, no RS, cuja representante no Uruguai é a Ciemsa — responsável hoje por 60% dos silos implantados naquele país. É o caso, também, do surgimento de casas de importação e exportação em um município pequeno (Porto Xavier) junto ao rio Uruguai, onde o número de caminhões que cruzaram o rio pela balsa passou de 843 em 1991 para mais de 9.000 em 1994. As importações, segundo dados da Receita Federal/Inspetoria de Porto Alegre, no mesmo período, aumentaram de 2.500t para 114.837t, o que coloca o município, de reduzida população, entre os 50 de maior arrecadação do ICMS dentre os 427 existentes no Estado.

O Rio Grande do Sul pode já creditar ao Mercosul parte dos resultados do seu desempenho econômico. Essa integração incipiente pode ser incluída como uma das razões de as taxas de crescimento anual do Estado ficarem entre as mais altas do País, conforme se verifica na Tabela 1. O fato de algumas indústrias estarem funcionando com capacidade plena ou quase, como é o caso do Pólo Petroquímico em Triunfo, explica-se pelo aumento das exportações para o Prata.

Tabela 1

Taxas de crescimento da economia do Brasil e do Rio Grande do Sul — 1970-94

DISCRIMINAÇÃO	1970-75	1975-80	1980-85	1985-90	1991	1992	1993	1994
Brasil	10,1	7,2	1,0	1,9	1,1	-0,9	4,9	1,6
Rio Grande do Sul ...	9,6	6,4	1,3	1,7	-3,3	6,5	7,3	3,4

FONTE: AMANHÃ (1994a). Porto Alegre, v.8, n.83.

É bem verdade que as compras dos países do Mercosul no Brasil ainda não têm a expressão das de outros blocos. Em 1993, adquiriam apenas 14% das exportações brasileiras e 10% das gaúchas, valores estes bem inferiores aos do NAFTA e da Comunidade Européia. No entanto cabe considerarmos que foram os países do Cone Sul aqueles que mais ampliaram as compras no Estado e, em percentuais menores, mas também expressivos, no Brasil, conforme os dados da Tabela 2.

Tabela 2

Países que mais ampliaram suas compras no Brasil e no Rio Grande do Sul — 1993

DISCRIMINAÇÃO	PARAGUAI	URUGUAI	ARGENTINA	CHILE	EUA	JAPÃO	CHINA
Brasil	76,81	50,70	20,45	20,35	13,63	-	69,42
Rio Grande do Sul	111,95	52,76	50,53	35,69	22,12	12,98	-

FONTE: AMANHÃ (1994a). Porto Alegre, v.8, n.83.

A velocidade que vem sendo imprimida às transações comerciais entre os países-membros do bloco tem gerado maior atenção ao transporte rodoviário, em especial à infra-estrutura e ao norteamento legal e operacional do mesmo. Da aceleração das trocas, registrada na Tabela 3, depreende-se a importância de que se reveste o tema. Fato notável associado ao aumento do comércio tem sido a diversificação de agentes e de produtos. Estes, paulatinamente, deixam de ser majoritariamente graneis sólidos (cereais e minérios). A diversificação, por sua vez, passa a requerer maior agilidade de deslocamento espacial.

Esse movimento reporta-se ao aumento do número de empresas brasileiras na Argentina. Uma penetração diversificada de fábricas nacionais ou de filiais de empresas transnacionais ocorreu nos últimos três anos. Segundo a Associação de Empresas Brasileiras para a Integração no Mercosul (ADEBIM), quase 400 empresas fixaram-se na Argentina, ou seja, seis vezes mais do que as existentes em 1991, quando o Tratado de Assunção foi assinado.

Dados disponíveis na Divisão de Controle Aduaneiro (Divicad) da Receita Federal, em Porto Alegre, informam sobre a tonelage de carga e de veículos que têm passado pela fronteira e que são sugestivos das mudanças que estão sendo operadas na área.

Tabela 3

Crescimento, por tonelage de carga, dos comércios Brasil-Uruguai e Brasil-Argentina — 1983-1991

DISCRIMINAÇÃO	TONELAGEM COMERCIALIZADA (t)			CRESCIMENTO EM 1983-91 (%)
	1983	1987	1991	
Brasil-Uruguai	475 000	620 000	994 000	109
Brasil-Argentina ...	3 700 000	6 200 000	8 800 000	139

FONTE: Secretaria dos Transportes-RS (1992).

A importância da fronteira gira em torno da intensificação desse trânsito e do aumento dos equipamentos para atender ao transporte de carga: os terminais aduaneiros em portos secos (como em Livramento), junto às pontes ou em frente dos postos da Polícia Federal. O Rio Grande do Sul contabiliza o aumento do número de transportadoras, sobretudo internacionais, acompanhando o aumento de operações de comércio internacional. Há, portanto, alguns nichos de incorporação de mercado, que apontam expectativas de aumento de trabalho e renda.

Na perspectiva da integração regional, com ampliação do parque produtivo e da circulação de mercadorias, a construção de uma estrada significa estabelecer quem chega mais e melhor ao outro. Para a definição dessas novas rotas, são indispensáveis a análise das transformações sócio-territoriais que serão promovidas e a avaliação dos impactos delas decorrentes, definindo os ajustes indispensáveis. Para a sociedade, importa estabelecer a que custo social tais obras serão realizadas, ou seja, quanto do futuro estará comprometido com o financiamento de sua implantação.

Tabela 4

Movimento de importação e de veículos de carga em aduanas
do Rio Grande do Sul — 1990 e 1996

DISCRIMINAÇÃO	IMPORTAÇÃO (t)	VEÍCULOS DE CARGA	
		Entrada	Saída
Uruguaiana (com a Argentina)			
1990	702 040	36 198	22 268
1994	1 150 700	32 942	72 386
1995	7 457 720	57 138	70 303
1996 (1)	11 507 757	36 573	59 579
Porto Xavier (com a Argentina)			
1991	16 344	843	877
1994	114 837	7 514	1 933
1995	103 640	7 601	2 686
1996 (1)	109 882	9 205	1 394
Chuí (com o Uruguai)			
1990	176 862	9 627	9 181
1994	194 615	11 288	20 808
1995	256 839	13 147	20 124
1996 (1)	216 862	13 893	14 020
Jaguarão (com o Uruguai)			
1990	208 936	11 176	4 303
1994	235 399	9 425	8 325
1995	729 242	9 537	4 940
1996 (1)	187 416	9 207	3 167

FONTE: Secretaria da Receita Federal, 10ª RF/Divisão de Controle Aduaneiro (1996).

(1) Período de janeiro a setembro.

Uma estrada para o Mercosul é, antes de mais nada, uma estrada para cargas. No Rio Grande do Sul, o transporte de cargas por rodovia movimentava anualmente cerca de 75 milhões de toneladas, isto é, mais de 80% do total das cargas (RS, Sec. Transp., 1992). A intensificação dos investimentos produtivos e do comércio regional tende a ampliar esse volume e a exigir maior atenção para as vias de integração territorial.

O aumento das cargas comercializadas, em especial das transportadas por rodovia, já se fez sentir no final da década de 80, enquanto as discussões sobre a implantação do Mercosul se encaminhavam. Em 1990, 55% do total das vendas externas do País eram feitas por rodovia. Em 1992, esse percentual se elevou para 70%. Por outro lado, o aumento médio anual das cargas comercializadas desde o final dos anos 80 tem se situado entre 5% e 15% ao

ano. Pelas rotas rodoviárias de transporte de carga para a Argentina — que passam por Iguaçu, no PR; Dionísio Cerqueira, em SC; Porto Xavier, no RS; São Borja, no RS; e Uruguaiana no RS —, as que passam pelo Rio Grande do Sul respondem por 90% das saídas (por Uruguaiana, 86%). As cargas que se dirigem para o Uruguai saem por Livramento (quase 15%), pelo Chuí (cerca de 60%) e por Jaguarão (25%). Os demais pontos têm pouca expressão. É necessário considerar nos planejamentos, além do transporte interno aos três países, os fluxos já existentes e a possibilidade de aumento do trânsito sobre o território brasileiro de cargas da Argentina, do Paraguai e do Uruguai, que têm destino transoceânico e que utilizam os portos do Brasil (Paranaguá, Santos, Rio Grande).

Esse movimento comercial com os países vizinhos toma concretude no aumento do fluxo de caminhões nos postos de fronteira e na presença de produtos do Uruguai e da Argentina no comércio de cidades brasileiras. Desse balanço surgem as diferenciações de impacto e de organização do território. Em função da integração regional, os transportes de carga são um elemento decisivo para a exportação. Rapidez, segurança e preço afetam a competitividade. Na expansão dos fluxos comerciais buscados pelos blocos regionais, as fronteiras têm um significado especial. Equipadas para controle, representam um dos pontos do território onde a articulação dos sindicatos pode estabelecer, de forma consistente, um atrito para a circulação de mercadorias e a reprodução do capital.

Na fronteira, o aumento do trânsito de caminhões de carga, hoje concentrado em direção a Uruguaiana¹, resulta de imediato na degradação das pistas, que não foram dimensionadas para tal carga, sobretudo próximas a áreas urbanas. Só em Uruguaiana, existem hoje mais de 300 empresas de transportes, a maioria com sede na Capital ou em outras cidades maiores do Estado e de outros estados do País. Entre Rosário do Sul e a fronteira argentina, via Alegrete, a rodovia, pavimentada no início dos anos 70, não foi projetada para o fluxo atual, que promove um desgaste rápido da pista e exige investimentos

¹ O número de caminhões que passam por Uruguaiana praticamente quadruplicou nos últimos anos: elevou-se de 20.000 para 80.000 ao ano entre 1990 e 1993, segundo dados da Receita Federal (Amanhã, 1994). Portanto, qualquer paralisação ou entrave ao transporte representa um ônus pesado.

vultosos. Pavimentações sucessivas para atender a esse tráfego novo é um ônus para os cofres públicos, e a falta de qualidade da estrada provoca desconforto e irrita os usuários. Já os quase 700km de pista no lado argentino, da fronteira a Buenos Aires, são atendidos por uma concessionária, que explora duas balanças e seis pedágios, faz o controle da carga e assegura os recursos para a manutenção da rodovia.

O crescimento das empresas de importação e exportação e das transportadoras internacionais de porte, com seus escritórios, depósitos e grandes pátios para estacionamento, e dos postos de gasolina e da hotelaria, para atender a esse tipo de serviço, é significativo na fronteira. O caso de Uruguiana é exemplar. Para uma cidade de pouco mais de 100.000 habitantes, o número é inimaginável fora do contexto dessa integração que se inicia e que não dispõe de outras rotas alternativas capazes de competir com essa já existente.

3 - O cruzamento das fronteiras: as aduanas

Atender ao aumento do tráfego de caminhões é um dos elementos mais visíveis das transformações físicas do espaço urbano e regional da fronteira meridional. Em Uruguiana, já funciona o Complexo Terminal de Carga (Cotecar), mas a integração das aduanas, que deveria ter ocorrido em dez./94, ainda não se concretizou. Inaugurado em 1994, o terminal pode abrigar até 600 veículos, mas com frequência fica lotado pela lentidão do atendimento na aduana, não raro ocorrendo mais de uma semana de espera, com enormes custos para o transporte. Se os impostos foram reduzidos, o mesmo não ocorreu com a documentação.

Na América Latina, o tempo médio de demora de um caminhão em uma aduana anda em cerca de um dia, na Europa é de cerca de 15 minutos. Em 1987, conforme a Secretaria dos Transportes (1992), o tempo médio de permanência de um caminhão com carga na fronteira era de três dias. Em 1989, esse tempo elevou-se para quatro dias em função do aumento da demanda e da morosidade e complexidade dos trâmites de fronteira. Em média, a rota São Paulo—Buenos Aires (cerca de 2.500km) ocupa por sete dias um caminhão na estrada. Metade desse tempo representado por retenção na fronteira meridional. A pesquisa por amostragem (RS, Sec. Transp., 1992) que levantou tais dados indicou que a maioria dos entrevistados eram novos usuários da rota, o que é fato significativo desse quadro em transformação.

Em relação à agilidade no cruzamento da fronteira, o ponto nodal diz respeito à burocracia das aduanas e às características do trabalho, vinculado à esfera do Estado. Para a iniciativa privada, a dependência ao funcionário público, com sua ainda capacidade de greve, de boicote e de “danos financeiros” ao setor empresarial, representa uma das questões polêmicas no que tange ao cruzamento da fronteira.²

Existem no Estado sete postos aduaneiros: três na fronteira com o Uruguai e quatro com a Argentina (Mapa 1), além de postos em Bagé e em Quaraí. No entanto têm estrutura precária para a atual demanda, o que compromete o trânsito de pessoas e mercadorias. As dificuldades quanto aos investimentos necessários opõem-se à previsão de unificação desses postos. Possibilidades maiores surgem para as aduanas de Jaguarão e para a de Livramento, que têm um trânsito diário de cerca de 60 caminhões. Os postos de Porto Xavier, Itaqui e São Borja, com a Argentina, e do Chuí (Santa Vitória do Palmar), na fronteira com o Uruguai, são ainda bastante deficitários, restringindo a viabilidade imediata de integração com as aduanas do Uruguai. Na fronteira Aceguá-Aceguá, não há aduana em território do Rio Grande do Sul, nem mesmo prédio para o controle de mercadorias (construção prevista para 1995), mesmo que por Aceguá passe a maior parte dos animais vivos importados pelo Estado. Atualmente, como exemplo, se um moinho de arroz de Mello quiser acertar negócio com uma cooperativa de arroz no Brasil, precisa fazer os papéis em Rivera ou em Jaguarão. Essa situação é inibidora para esse comércio que pretende crescer e é vista pelas comunidades locais como um entrave ao desenvolvimento.

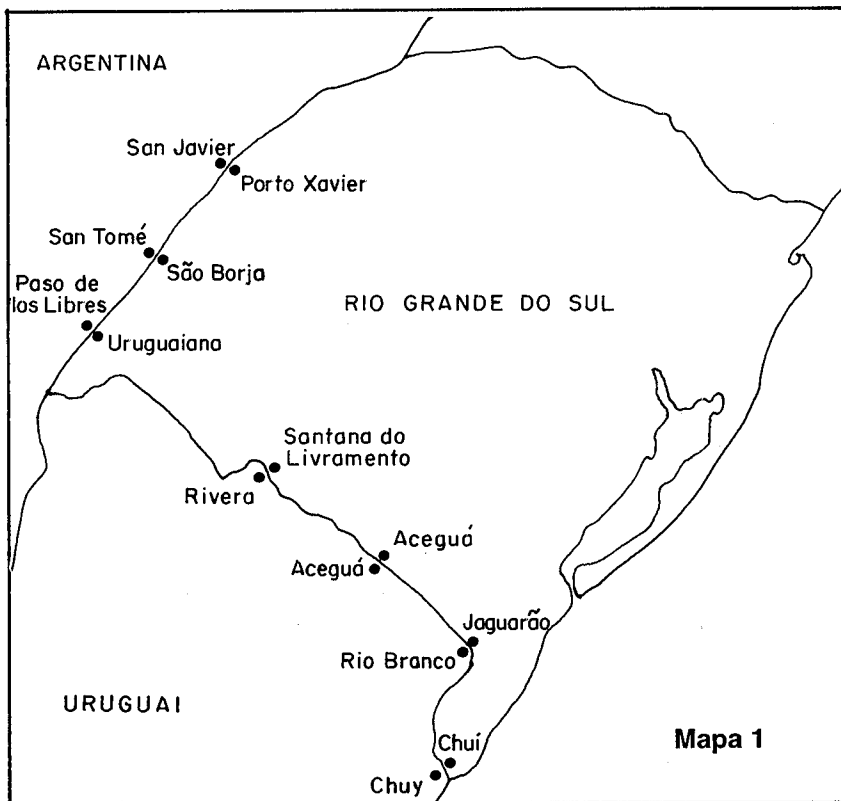
A possibilidade de transporte “porta à porta”, isto é, de cargas que passam por estações aduaneiras interiores (EADI), como as existentes em Colômbia, em São Paulo, ou em Canoas, próximo a Porto Alegre, é uma forma de transpor mais rapidamente a fronteira.

² As queixas da Associação Brasileira de Transportes Internacionais (ABTI) em relação à burocracia alfandegária são perfeitamente compreensíveis em face das novas perspectivas empresariais que se abrem no processo de globalização/integração regional. Elas apontam o despreparo — e a falta de “senso macroeconômico” (!) — dos funcionários da Receita e dos terminais aduaneiros e a falta de agilidade do processo de liberação de caminhões, já que, conforme aquela associação, alguns quesitos burocráticos, no Brasil, foram inclusive complicados, enquanto a Argentina, nos três últimos anos, privatizou rodovias e agilizou as operações aduaneiras. A falta de qualidade e de recuperação das rodovias e de seriedade no tratamento do item segurança (caminhões roubados, motoristas mortos na fronteira, falta de garantia para a cobertura dos seguros) resulta em custos operacionais maiores e em prejuízo para a competitividade exigida pelo processo.

A demora nesse cruzamento de cargas põe em risco altos valores em mercadorias perecíveis e encarece as demais. No geral, as aduanas, em todos os pontos, funcionam de forma independente, não havendo integração com a aduana do país vizinho. Portanto, os trâmites são feitos duas vezes: na saída de um país e na entrada no outro, isto é, praticamente no mesmo lugar.³ Com a preocupação de acelerar a integração regional, os discursos são freqüentes no sentido de articular também uma estrutura gerencial integrada (municipais, estaduais, federais e privadas) para as aduanas brasileiras, agilizando o despacho aduaneiro, conforme exigência dos exportadores e do novo tempo (ágil, competente e competitivo). No Rio Grande do Sul, a liderança dessa reivindicação é da Federação das Indústrias do Estado do Rio Grande do Sul (FIERGS), que questiona a permanência de alimentos perecíveis — que deterioram parados nos finais de semana, nas fronteiras — e o custo com essa demora no preço final dos produtos de exportação (calçados, fumo, vinho, soja e frango somam 60% das vendas externas do Estado). Uruguaiana — e sua ponte-aduana — é o nó górdio para esses empresários. Por ali passa 70% do tráfego de caminhões do Rio Grande do Sul para a Argentina — cerca de 600 por dia.

Os estudos desenvolvidos pelo Sub-Grupo de Trabalho 2 do Mercosul (assuntos aduaneiros) têm como um dos objetivos diminuir em 50% o tempo para o cruzamento de cargas. A integração das aduanas deverá tornar mais rápido o controle de passageiros e cargas. Das 13 aduanas brasileiras que irão trabalhar de forma integrada com os países vizinhos do bloco, sete estarão em território do Rio Grande do Sul. Carregam para as cidades onde se localizam funcionários públicos, técnicos fitossanitários, despachantes e demais serviços. Funcionam de forma integrada quanto a cargas, apenas as aduanas de Santana do Livramento e Rivera. Há negociações para implantar o controle integrado para carga e turismo em outras aduanas da fronteira meridional.

³ A Instrução Normativa nº 56/91, do Ministério da Fazenda, institui o Manifesto Internacional de Carga e a Declaração de Trânsito Aduaneiro (MIC/DTA), atendendo à deliberação da reunião ocorrida em Lima, no Peru, em 1991. É o documento obrigatório para cargas em trânsito na América do Sul, salvo a Bolívia. No entanto, sob alegação de possibilidade de contrabando, com freqüência essas cargas lacradas são abertas, o que prende por várias horas um caminhão de carga internacional. Entretanto, pela modalidade tradicional (vistoria nas duas aduanas), as cargas têm permanecido, no mínimo, por dois dias na fronteira.



Recentemente, foi inaugurada a primeira Aduana Integrada de Cargas Internacionais do Estado, em Santana do Livramento, na fronteira com o Uruguai. Esta é a segunda aduana integrada do País. A primeira já funciona em Foz do Iguaçu. Visa aumentar o controle das cargas, ao mesmo tempo em que desburocratiza e agiliza a liberação das mesmas. A perspectiva de funcionamento dessa aduana integrada já trouxe impactos urbanos (SCHÄFFER, 1993), com a implantação do porto seco, a 3km do centro, e o asfaltamento do acesso à área, valorizando diferenciadamente a porção leste da cidade e agilizando a aquisição de lotes por especuladores (previsão de motéis, restaurantes, postos e oficinas). Com o estabelecimento de aduanas integradas em diversos pontos da fronteira, é muito possível que Uruguaiana venha a perder a posição relativa que hoje ocupa na rota São Paulo—Buenos Aires.

Nesse quadro do transporte rodoviário e do cruzamento da fronteira, insere-se o projeto de interesses comuns aos três países — Argentina, Brasil e Uruguai —, que é o eixo viário Buenos Aires—São Paulo e que comporta discussões diversas, na medida em que sua definição implica modalidades de desenvolvimento regionais diferenciadas.

4 - Rotas para o corredor Buenos Aires—São Paulo: a ponte Buenos Aires—Colônia

No contexto de uma nova rota, que diminua a distância entre as duas grandes metrópoles e torne mais seguro e eficiente o deslocamento, é que se insere a discussão sobre a ponte Buenos Aires—Colônia. As pontes impõem-se como símbolos de aproximação e de integração. No passado, representavam basicamente a ligação de pontos próximos. Nestes novos tempos, de máximo avanço espacial da economia capitalista, essas obras são o símbolo de ligação entre espaços distantes, mas que têm os mesmos interesses. De qualquer forma, a exigência pela construção de pontes não descarta o apelo argumentativo da integração regional, como é o caso das reivindicações dos municípios gaúchos e das províncias argentinas separadas pelo rio Uruguai e que se mobilizam pela construção das pontes São Borja—São Tomé e Porto Xavier—San Javier.

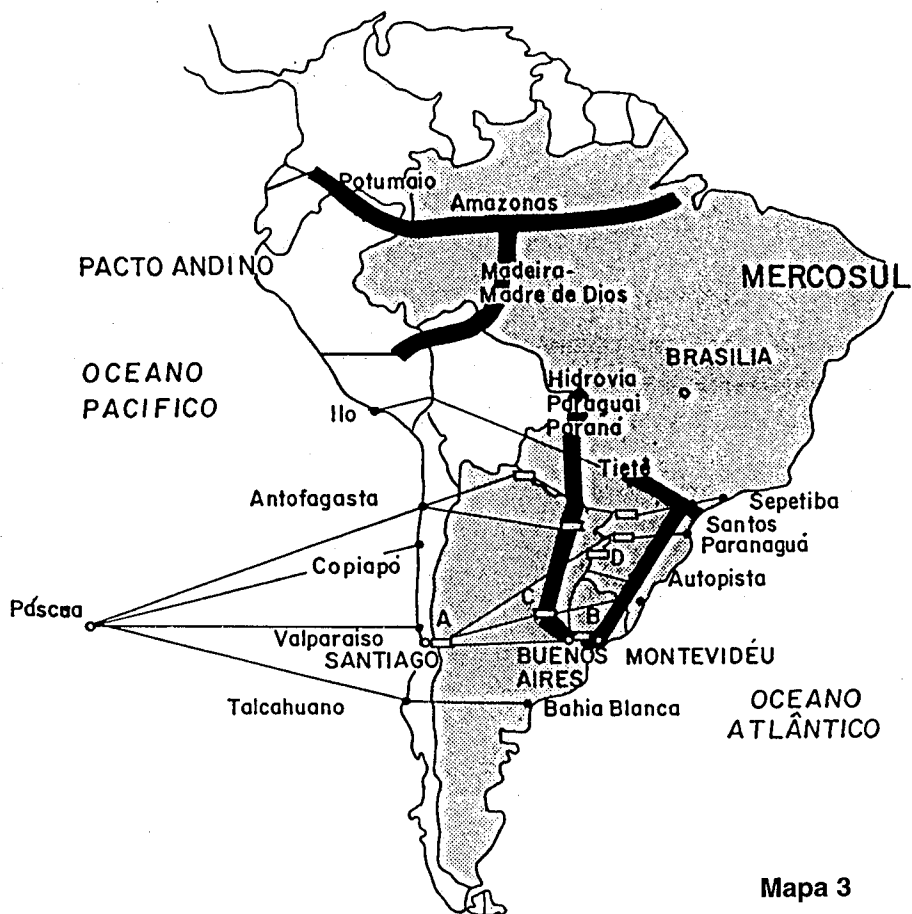
As discussões sobre a integração rodoviária no Cone Sul da América iniciaram-se tão logo foram efetivados os primeiros contatos entre o Brasil e a Argentina. A concretização de um eixo terrestre alternativo para a rota por Uruguaiana, incluindo o cruzamento a seco do estuário do Prata, tem sido, nessas discussões, um tema freqüente. A definição dessa estrada transamericana (ou sul-americana) é de interesse de diferentes segmentos da sociedade. No Rio Grande do Sul, mais que o Governo, são as comunidades locais, de modo geral com o apoio das universidades, como é o caso de Passo Fundo, de Pelotas e de Santa Maria, que têm discutido o assunto e apontado eixos preferenciais, elencando argumentos e buscando apoios para chegar aos centros políticos de decisão em Porto Alegre ou em Brasília.

A rota com o cruzamento do estuário é possível através da construção de uma ponte ligando Buenos Aires a Colônia (cerca de 50km de distância). Isso reduziria a distância entre as duas grandes metrópoles do Cone Sul em cerca de 500km. Tal proposta insere-se numa perspectiva continental.



Mapa 2

O projeto, no entanto, reveste-se de um caráter mais amplo e tem por pano de fundo a implementação do Mercosul. A importância demográfica e econômica para a economia capitalista global de um arco que se estende do Rio de Janeiro a Santiago do Chile, passando por São Paulo, Curitiba, Porto Alegre, Montevideu e Buenos Aires, ou seja, a ligação Atlântico—Pacífico. A perspectiva de uma eventual aproximação entre a Comunidade Européia com os Tigres Asiáticos através de um corredor territorial estratégico, já bem ocupado dentro do continente americano (Mapa 3), conforme analisa Laurelli (1995), não escapa da avaliação dessa rota.



Mapa 3

O eixo viário da integração — a estrada do Mercosul — tem se apresentado como questão crucial para as diversas municipalidades do centro e do sul do Estado. Verifica-se uma preocupação em detalhar rotas, em argumentar em sua defesa ao nível das necessidades micro e mesorregionais. A pergunta geral é: por onde deve passar a estrada? Posições diversas atendem aos interesses específicos: por Livramento, conforme a argumentação da intendência de Rivera; por Bagé, como solicitam as comunidades de Bagé e Mello; ou por Passo Fundo, são propostas que interiorizam a atual rota São Paulo—Buenos Aires, apontando as vantagens da interiorização para o desenvolvimento econômico e social do Estado e descartando o traçado mais a leste, pelo litoral, já sobrecarregado e em área mais densa. No entanto, é este o traçado solicitado pelas comunidades do sul e do sudeste e é o sugerido pelos estudos encomendados pela empresa que propõe a abertura de uma licitação para a construção do eixo e da ponte.

A ponte é, no projeto, um elemento nodal para as empresas concessionárias. Não tem esse caráter para o Rio Grande do Sul, que focaliza mais a rodovia — o eixo e seus trechos dentro do Estado — e discute as alternativas com vistas a prováveis efeitos sobre o desenvolvimento regional. A ponte Buenos Aires—Colônia não define obrigatoriamente uma rota no Estado, mas com certeza reorientará grande parte do fluxo que tem por destino Buenos Aires e que hoje se faz prioritariamente por Uruguaiana, reduzindo a distância atual em cerca de 500km. Qualquer rota a ser definida comportará efeitos territoriais a curto prazo. Estes, naturalmente, são a expressão física das transformações sociais: no trabalho e na sujeição do trabalhador à localização dos equipamentos para a produção.

O significado de uma ponte sobre o estuário do Rio da Prata não tem para o Rio Grande do Sul o mesmo significado que tem para o Uruguai. Para os argentinos e os uruguaios, a possibilidade de cruzar o estuário por via terrestre representa um projeto anterior ao Mercosul. Em 1985, os governos dos dois países assinaram um acordo para a formalização de uma comissão binacional encarregada dos estudos e do desenvolvimento de um projeto para a construção de uma ponte que interligasse a capital argentina e a cidade uruguaia de Colônia, numa extensão sobre o estuário de cerca de 50km (mais de três vezes a da ponte Rio—Niterói). Os contatos com empresas do Exterior tiveram início pouco depois. Decorreu daí a idéia de um projeto de caráter mais amplo, que tivesse por pano de fundo a implementação do Mercosul e a importância demográfica e econômica da área a ser atravessada. As restrições que

decorrem do quadro atual dos transportes nos países envolvidos (escassez de quilometragem, precariedade das pistas), as dificuldades vivenciadas pelos governos para investimentos no setor e as experiências verificadas em outros países estimularam a proposta de exploração privada do projeto.

A construção da ponte Buenos Aires—Colônia aparece como a obra que está no centro de um projeto proposto para o eixo Buenos Aires—São Paulo. A questão maior é a ligação por terra. A possibilidade de uma grande obra integrada apareceu em 1992. Referia-se à consulta de uma empresa francesa (LYONNAISE DES EAUX-DUMEZ, s.d.) aos governos dos três países quanto ao interesse em uma travessia a seco do estuário do Prata. Tal projeto seria efetivado e gerenciado por uma sociedade concessionária constituída por capitais internacionais. Na idéia preliminar, a rodovia foi denominada de Sul-americana (Eixo Rodoviário do Cone Sul e ponte Buenos Aires—Colônia). O documento entregue ao Governo traça um esboço muito geral do trajeto e das condições para a realização da obra. Tratava-se de um projeto identificado pela empresa como “(...) de concessão de infra-estrutura rodoviária e de desenvolvimento territorial e urbano (...)”, isto é, propunha a construção, a operação e a exploração do eixo pelos concessionários. Do consórcio de empresas, a Companhia Brasileira de Projetos e Obras (CBPO), pertencente ao grupo Odebrecht, uma das maiores construtoras do País, participaria com 30% dos recursos. O suporte financeiro das firmas proponentes (no caso da Dumez, o faturamento anual é 10 vezes maior do que o da CBPO) e suas experiências no setor garantiriam a viabilidade do projeto.

Concomitantemente, aquela firma convidou uma empresa gaúcha (Magna Engenharia) para um estudo sobre possíveis rotas de ligação e para um detalhamento da rota que considerasse mais oportuna para o trecho a ser concessionado dentro do Estado. O estudo feito tinha por objetivo, então, selecionar a rota de maior viabilidade econômica, tendo por ótica o investimento e o retorno para a firma demandante do estudo. Os dados sobre as condições das rodovias no Estado e o volume de tráfego em rotas possíveis (Mapa 2) que foram solicitados à Magna Engenharia, bem como as diversas vindas de equipes técnicas da SEEE — empresa francesa de consultoria e assessoria encaminhada pela Dumez ao País entre 1993 e 1994 —, tinham por objetivo assegurar uma participação em condições vantajosas, quando aberta a licitação do eixo rodoviário pelos países interessados. As aplicações substanciais de recursos no projeto, que está dependente agora exclusivamente de uma decisão política, explicam a decisão do grupo quanto a uma

“pausa” nas conversações. Uma eventual mobilização, com pressão política em torno do estabelecimento desse eixo, encaminharia a decisão nas esferas federais. O crescimento dos negócios e do trânsito nas rodovias que demandam Buenos Aires, em função do estabelecimento do Mercosul, parece ser o elemento mais consistente para essa pressão.

A extensa fronteira com o Uruguai (1.003km) abre diversas opções de trânsito para o país vizinho, no sentido Montevidéu—Colônia, seja através de contato direto, como em Livramento/Rivera, seja pelo uso de pontes, como em Jaguarão e em Quaraí. A própria passagem para a Argentina encontra no deslocamento pelo território uruguaio condições privilegiadas para o transporte rodoviário. O estudo da Magna Engenharia analisou seis rotas de entrada no Uruguai (com sete alternativas em território do Rio Grande do Sul), que implicam as seguintes distâncias Buenos Aires—São Paulo:

- a) por Barra do Quaraí/Bella Unión (via Curitiba), 2.015km;
- b) por Quaraí/Artigas, desconsiderado pelo custo;
- c) por Rivera/Livramento, 2.011km;
- d) por Aceguá/Aceguá (via Passo Fundo), 1.963km;
- e) por Rio Branco/Jaguarão (via Caxias do Sul), 2.094km;
- f) por Rio Branco/Jaguarão (via Torres), 2.134km;
- g) por Chuy/Chuí (via Rio Grande), 2.083km.

A análise encaminhada à Dumez indicou como opções preferenciais o que está marcado no Mapa 2 como rotas 1 e 2 (respectivamente a **e/f** e a **g**). Ambas as rotas, quando e se houver uma discussão ampla, enfrentarão sérias resistências dos movimentos ambientalistas, em função da importância ambiental das áreas atravessadas. A presença do Banhado do Taim e da área lagunar a sudeste do Estado, cuja preservação e monitoramento já estão definidos, torna quase inviável a aprovação de um relatório de impacto ambiental (RIMA) para uma atividade de forte impacto sobre a nidificação e a reprodução das espécies locais e das migratórias. O tráfego em época de reprodução e as atividades de pecuária extensiva na área já têm sido fontes constantes de celeuma e noticiário. A própria empresa descarta, no estudo, a rota 1 e, por tal razão, sugere a 2, de menor custo de implantação e de significativo trânsito hoje, com retorno mais rápido dos investimentos.

A proposta para a construção do eixo (construção de obras-de-arte, como a ponte, a recuperação ou duplicação das rodovias já construídas e que conformariam o eixo e a abertura de trechos necessários) implicaria, em contrapartida, a concessão da exploração territorial da rodovia e de suas margens em largura a ser definida. A cobrança de pedágio (uma média internacional de US\$ 2,00 para veículo de passageiros para cada 100km de estrada) e a exploração econômica de atividades a serem implantadas pelo consórcio, formalizando pólos de desenvolvimento, garantiriam o retorno e a rentabilidade dos capitais investidos. Esse tipo de proposta não é estranha ou inovadora ao que já vem se processando em alguns países quanto ao interesse dos capitais privados em explorar obras de infra-estrutura. Trata-se da transferência de ocupação de equipamentos construídos para o setor privado, que se responsabiliza pela manutenção das vias, cobrando pedágio por tal serviço, como vem ocorrendo em um terço das estradas da Argentina.

A participação dos Governos na obra concretizar-se-ia, em parte, com a transferência do serviço público ao setor privado. Em troca, caberia ao concessionário: (a) liberdade para a fixação de pedágios; (b) liberdade de conversibilidade e de repatriamento dos capitais; (c) possibilidade de recorrer à arbitragem internacional; e (d) possibilidade de incluir na concessão ações de desenvolvimento territorial e urbano. Essa modalidade de negociação (transferência da exploração de equipamentos construídos) tem sido usada em alguns países e é conhecida como BOT. Nesses casos, é importante discutir o ritmo que será exigido da sociedade para devolver à iniciativa privada os capitais que investiu e o lucro que projeta com tais investimentos, bem como os impactos sociais do ritmo definido.

A proposta francesa, bastante ampla e ambiciosa, não evoluiu no âmbito do Estado. A equipe técnica da Secretaria dos Transportes, quando apresentada a idéia preliminar e após realizados alguns seminários sobre o tema (1993/94), tomou por princípio que, em face do quadro de rodovias do Estado, em especial das necessidades de melhorias, e em face da eventual concretização da estrada, o ideal seria trazer investimentos maiores através da construção de novos trechos (BR-101 Mostardas—São José do Norte) e da resolução do cruzamento da barra de Rio Grande, por meio de ponte ou túnel. O aproveitamento das rodovias federais carregaria poucos recursos, além daqueles indispensáveis à recuperação de trechos deteriorados e à eventual duplicação das pistas. Essas posições, porém, nunca foram consubstanciadas em trabalhos mais profundos e nem resultaram em documentos oficiais. Ao

nível do Governo Estadual, portanto, não houve nenhuma avaliação técnica da proposta francesa. Em relação à polêmica gerada em torno da rota preferencial apresentada pela Magna Engenharia, as manifestações voltavam-se para a opção por uma rota litorânea, ainda que tivessem presentes as dificuldades para a aprovação de um RIMA, que é exigência do País para a definição de projeto rodoviário.

A decisão técnica, no entanto, foge à alçada do Governo do Estado, já que fica ao nível do Ministério dos Transportes. Por outro lado, aquela secretaria pode desempenhar um papel político importante, funcionando como caixa de ressonância das aspirações regionais, escutando e discutindo todas as proposições. Como questão política pertinente afigura-se a capacidade de cada área do Estado em articular-se na busca de apoio às suas demandas.

5 - Considerações finais

O Rio Grande do Sul e, sobretudo, a fronteira, atenta aos discursos, incorporam termos e buscam se preparar para a integração regional. As reivindicações estabelecem o padrão global. Reuniões sucedem-se, encaminhando ao Governo, nas diferentes esferas, os pedidos de pontes internacionais, de distritos industriais, de berçários tecnológicos. As condições locais e o quadro regional de dinamização da economia integrada tornam suspeitas as condições de concretização dessas expectativas.

O espaço meridional e as demais áreas que poderão ser atendidas pela Rota-Mercosul tencionam-se e oscilam entre a expectativa eufórica de equipamentos modernos, que permitam sua inserção no coração dessa economia seletiva, e o temor que decorre do desmoronar dos atributos locais privilegiados de outro momento histórico e das atividades possíveis numa escala local e regional. Os trabalhos que nos últimos quatro anos foram realizados sobre a fronteira meridional no limite com o Uruguai e em parte com a Argentina sugerem algumas considerações.

A importância do comércio para a reprodução dos capitais locais e para a reprodução das camadas pobres põe em pauta a questão da integração regional (com suas tratativas de similitude de contextos cambiais) e o papel das cidades da fronteira no processo espacial mais avançado do capitalismo, que rejeita espaços pouco dinâmicos. O comércio, tanto o formal — exempli-

ficado pelo número de supermercados e pelos *free shops*, em Rivera e no Chuy e que remetem a outras atividades (rede hoteleira, serviços) — quanto o informal (veja-se a questão do número de camelôs estabelecidos em Uruguiana), é a base do trabalho nessas cidades. Tem alcance territorial diverso. Como não atentar para as perspectivas que se conformam no novo tempo e que podem ter, como efeito imediato, a redução do movimento comercial local e a dificuldade em incorporar essa população ao trabalho?

A fronteira coloca-se, em face das exigências do processo globalizado da economia no final do século, com um quadro difícil. É inviável pensar na interferência do Estado, que se apresenta nesses países com escassos recursos para investimentos, fragilizado pelas investidas do projeto neoliberal, proponente de redução significativa da ação pública. No quadro pouco promissor para buscar no âmbito local alternativas que viabilizem projetos de sustentação e de melhoria para a fronteira, apegam-se às possibilidades que podem ser gestadas com a definição de uma estrada para o Mercosul.

Um projeto da natureza do proposto pela Lyonnaise des Eaux-Dumez, que inclui a ponte Buenos Aires—Colônia, tem efeitos em diversas escalas e intensidades. Não pode ser pensado de forma localista, mas num âmbito macrorregional, tendo como diretriz do Estado a proteção ao desenvolvimento social e ao patrimônio ambiental. Não escapa a gaúchos e uruguaios a preocupação em ver seus territórios transformados em espaços-corredor de interesses distantes.

Bibliografia

- AMANHÃ (1994). Porto Alegre: Plural Comunicações, v.9, n.89.
- AMANHÃ (1994a). Porto Alegre: Plural Comunicações, v.9, n.83.
- BENTANCOR, G. (1994). MERCOSUL - adecuación a la integración regional, perspectivad desde área fronteriza. In: LEHNEN, A. et al. **Fronteiras no MERCOSUL**. Porto Alegre: Ed. Universidade.
- BRASIL. Ministério da Fazenda. Receita Federal. Inspeção de Porto Alegre (1995). **Dados sobre movimento de cargas e veículos em aduanas do Rio Grande do Sul**.

- CORAGGIO, J. L. (1994). Contribuciones posibles de la economía popular urbana a la transformación productiva con equidad. **Pronencias**, Buenos Aires: Universidad Nacional de General Sarmiento/ Instituto Fronesis - Pedagogia.
- FERRER, C., GUILLÉN, I., orgs. (1994). Integración latinoamericana y problemas fronterizos. In: ENCuentro de Geógrafos de América Latina, 4., Mérida, Ven. **Memória**. Mérida, Ven.: Instituto de Geografía, Colégio de Geógrafos de Venezuela.
- HIRANO, S. (1993). América Latina no novo contexto mundial. In: SCARLATO, F. C. et al., orgs. **Globalização e espaço latino-americano**. São Paulo: HUCITEC/ ANPUR. (O novo mapa do mundo).
- LAURELLI, E. (1995). **Nuevamente los grandes proyectos en el Cono Sur de América Latina**. Buenos Aires: CONICET/ CEUR.
- LYONNAISE DES EAUX-DUMÉZ (s.d.) **Sulamericana: eixo rodoviário do Cone Sul e ponte Buenos Aires - Colonia**. Porto Alegre: Secretaria dos Transportes. (Cópia da proposta preliminar).
- MARQUES, Carlos José (1994). El Brasil Ilegó. **Isto É**, São Paulo: Editora Três, p.44-48, 27 jul.
- MERCOSUL decreta a morte dos chibeiros (1995). **Zero Hora**, Porto Alegre: RBS, 9 abr.
- OLIVEIRA, J. S., org. (1994). **O traço da desigualdade social no Brasil**. Rio de Janeiro: IBGE.
- PASSO FUNDO. Prefeitura Municipal (1993). **Proposta de interiorização do eixo rodoviário São Paulo - Buenos Aires**.
- PRÉDIOS fantasmas surgem com a crise do chibo (1995). **Zero Hora**, Porto Alegre: RBS, 10 abr.
- RIO GRANDE DO SUL. Secretaria dos Transportes (1992). **Comportamento dos principais fluxos de transporte no Rio Grande do Sul na área de influência da rodovia Porto Alegre - Buenos Aires**. Porto Alegre.
- SANTOS, M. (1994). **Técnica, espaço, tempo: globalização e meio técnico - científico informacional**. São Paulo: HUCITEC.
- SCARLATO, F. C. et al., orgs. (1993). **Globalização e espaço latino-americano**. São Paulo: HUCITEC/ ANPUR. (O novo mapa do mundo).
- SCHÄFFER, Neiva O. (1993). **Urbanização na fronteira: a expansão de Sant'Ana do Livramento/ RS**. Porto Alegre: Ed. da Universidade.

SCHÄFFER, Neiva O. (1994). **O comércio de rua na fronteira: uma nova dimensão de uma prática tradicional.** Porto Alegre: Departamento de Geografia. (Relatório de pesquisa).

TAVARES, M. C., FIORI, J. L. (1993). **Desajuste global e modernização conservadora.** São Paulo: Paz e Terra.

VILMAR, F. (1994). **As repercussões das transformações internas ao sistema urbano brasileiro frente aos novos desafios e perspectivas neste final de milênio.** Porto Alegre: Fundação de Economia e Estatística. (Palestra em 12.8.94).