

# Boletim Gaúcho de Geografia

<http://seer.ufrgs.br/bgg>

---

**UMA ROTA PARA O MERCOSUL: A PONTE BUENOS AIRES/COLÔNIA E AS ROTAS  
RODOVIÁRIAS NO RIO GRANDE DO SUL**

*Neiva Otero Schäffer*

*Boletim Gaúcho de Geografia, 22: 81 - 92, março, 1997.*

Versão online disponível em:

<http://seer.ufrgs.br/index.php/bgg/article/view/38367/25658>

---

Publicado por

**Associação dos Geógrafos Brasileiros**

---



**Portal de Periódicos**  
**UFRGS**

UNIVERSIDADE FEDERAL  
DO RIO GRANDE DO SUL

---

## Informações Adicionais

**Email:** [portoalegre@agb.org.br](mailto:portoalegre@agb.org.br)

**Políticas:** <http://seer.ufrgs.br/bgg/about/editorialPolicies#openAccessPolicy>

**Submissão:** <http://seer.ufrgs.br/bgg/about/submissions#onlineSubmissions>

**Diretrizes:** <http://seer.ufrgs.br/bgg/about/submissions#authorGuidelines>

---

Data de publicação - março, 1997

Associação Brasileira de Geógrafos, Seção Porto Alegre, Porto Alegre, RS, Brasil

## UMA ROTA PARA O MERCOSUL: A PONTE BUENOS AIRES/ COLÔNIA E AS ROTAS RODOVIÁRIAS NO RIO GRANDE DO SUL

Neiva Otero Schäffer \*

**Introdução** – Os esforços pela ampliação de mercado, um dos elementos promotores do MERCOSUL, comporta transformações em relação à organização sócio-espacial, na medida em que tende a gerar maior mobilidade sobre o território e maior demanda por estradas e por obras de arte a elas acopladas (como as pontes). Passa a exigir, também, desburocratização no cruzamento das fronteiras.

O 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 e a sociedade, 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 que reúne os países signatários do Tratado de Assunção e que deve ser integrada fisicamente, atendendo à pressão do aumento de circulação, cobre em grande parte o território do Rio Grande do Sul. Projetos dirigidos à construção de grandes obras, como é o caso da ponte Buenos Aires-Colônia, po-

dem vir a redefinir os espaços de circulação dentro do Estado, promovendo alterações no atual quadro de ocupação territorial.

**Uma estrada para o MERCOSUL** – A possibilidade de definir uma rota privilegiada, dirigida a abrigar o fluxo rodoviário que demanda os pólos de produção ou de consumo dentro dos países que compõem o MERCOSUL é, sobretudo, uma aspiração do setor produtivo para reduzir o tempo de deslocamento no eixo São Paulo-Buenos Aires. O centro da demanda gira em torno de eventuais rotas mais curtas e equipadas. Tal demanda exige investimentos tanto nas vias (abertura, pavimentação, manutenção), quanto na reorientação do atendimento nas aduanas da fronteira, sobretudo no que tange a cargas.

Desde meados da década de 80, o transporte terrestre tem sido um dos focos das preocupações presentes nas discussões entre Brasil e Argentina e que culminaram, em março de 1991, na assinatura do Tratado de Assunção, marco da implantação do MERCOSUL (1995). O Protocolo 14, que trata do transporte internacional terrestre, foi assinado inicialmente por aqueles dois países, incluiu posteriormente o Uruguai (1988) e o Paraguai (1989). Os debates em torno de uma rota ou estrada MERCOSUL desenvolveram-se apoiados nos estudos do subgrupo 2, que trata de assuntos aduaneiros, e naquele protocolo.

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, em especial 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.

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 das taxas de crescimento anual do Estado ficarem entre as mais altas do país, conforme verifica-se na tabela que segue. 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 – 1970/1994

PERÍODO	70/75	75/80	80/85	85/90	1991	1992	1993	1994
	em %							
<b>BRASIL</b>	10,1	7,2	1,0	1,9	1,1	-0,9	4,9	1,6
<b>R. G. do SUL</b>	9,6	6,4	1,3	1,7	-3,3	6,5	7,3	3,4

FONTE: REVISTA AMANHÃ, 1994, Nº 83

É bem verdade que as compras dos países do MERCOSUL no Brasil ainda não têm a expressão das de outros blocos. Em 1993 aqueles países adquiriam apenas 14% das exportações brasileiras e 10% das gaúchas; valores esses bem inferiores aos dos países do NAFTA e aos dos da Comunidade Européia. No entanto, cabe considerar 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 PERCENTUALMENTE SUAS COMPRAS NO PAÍS E NO ESTADO - 1993

PAÍSES	PARAG.	URUG.	ARG.	CHILE	EUA	JAPÃO	CHINA
BRASIL	76,81	50,70	20,45	20,35	13,63	-	69,42
R. G. do SUL	111,95	52,76	50,53	35,69	22,12	12,98	-

FONTE: REVISTA AMANHÃ, 1994, Nº 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.

TABELA 3. CRESCIMENTO DO COMÉRCIO -- TONELAGEM DE CARGA

DIREÇÃO	TONELAGEM COMERCIALIZADA			CRESCIMENTO
	1983	1987	1991	1983/1991
Brasil-Uruguai	475.000 t	620.000 t	994.000 t	109 %
Brasil-Argentina	3.700.000 t	6.200.000 t	8.800.000 t	139 %

FONTE: SECRETARIA DOS TRANSPORTES, 1992

O movimento comercial 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 tonelagem de carga e de veículos que tem passado pela fronteira e que são sugestivos das mudanças que estão sendo operadas na área. 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 é indispensável 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.

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 (Sec. da Fazenda; 1992). A intensificação dos investimentos produtivos e do comércio regional tende a ampliar esse volume e a exigir maior atenção às vias de integração territorial. O movimento comercial com os países vizinhos toma concreitude 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.

Na fronteira o aumento do trânsito de caminhões de carga, hoje concentrados em direção a Uruguaiana<sup>1</sup>, resulta de imediato na degradação das pistas, que não foram dimensionadas para tal carga, sobretudo naquelas próximas às áreas urbanas. Só em Uruguaiana existiam em 1995 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. 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 visível em diversas cidades da fronteira. O caso de Uruguaiana é exemplar. Para uma cidade de pouco mais de 100.000 habitantes o número seria inimaginável fora do contexto dessa integração que se inicia e que não dispõe ainda de outras rotas alternativas capazes de competir com essa já existente.

**A ponte Buenos Aires-Colônia e o Rio Grande do Sul** – 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.

Em média, a rota São Paulo-Buenos Aires (cerca de 2500 km) ocupa por sete dias um caminhão na estrada. Metade desse tempo representa retenção na fronteira meridional. A pesquisa por amostragem que levantou tais dados (Secretaria dos Transportes; 1992) indicou que a maioria dos entrevistados eram novos usuários da rota, o que é fato significativo para a análise das transformações em andamento.

No quadro do transporte rodoviário e do cruzamento da fronteira insere-se o projeto de interesse comum aos três países (Argentina, Brasil e Uruguai) e que se refere ao eixo viário Buenos Aires-São Paulo. A perspectiva de sua implantação comporta discussões diversas na medida em que sua definição implica modalidades diferenciadas de desenvolvimento regional.

No contexto de uma nova rota que diminua a distância entre as duas grandes metrópoles e que torne mais seguro e eficiente o deslocamento sobressai o debate 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. Nesses 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 de pontes entre São Borja/Santo Tomé e Porto Xavier/San Xavier.

A rota com o cruzamento do estuário é possível através da construção de uma ponte ligando Buenos Aires a Colônia. Isto reduziria a distância entre as duas grandes metrópoles do Cone Sul em cerca de 500km. Tal proposta insere-se numa perspectiva de integração continental. O projeto, no entanto, reveste-se de um caráter mais amplo e tem por pano de fundo a própria implementação do MERCOSUL e 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, conforme analisa Laurelli (1995), não escapa na avaliação dessa rota.

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 e 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

Sant'Ana do 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 esse o traçado solicitado pelas comunidades do sul e 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 este 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 rodoviário que tem por destino Buenos Aires e que hoje se faz prioritariamente por Uruguiana. 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 e a Argentina. 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 assinavam 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 à 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, vinculando a ponte a um eixo rodoviário maior. 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-Dimez*) 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 Sulamericana (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, operação e 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 Dimez o faturamento anual é dez vezes maior do que o da CBPO) e suas experiências no setor garantiriam a viabilidade do projeto.

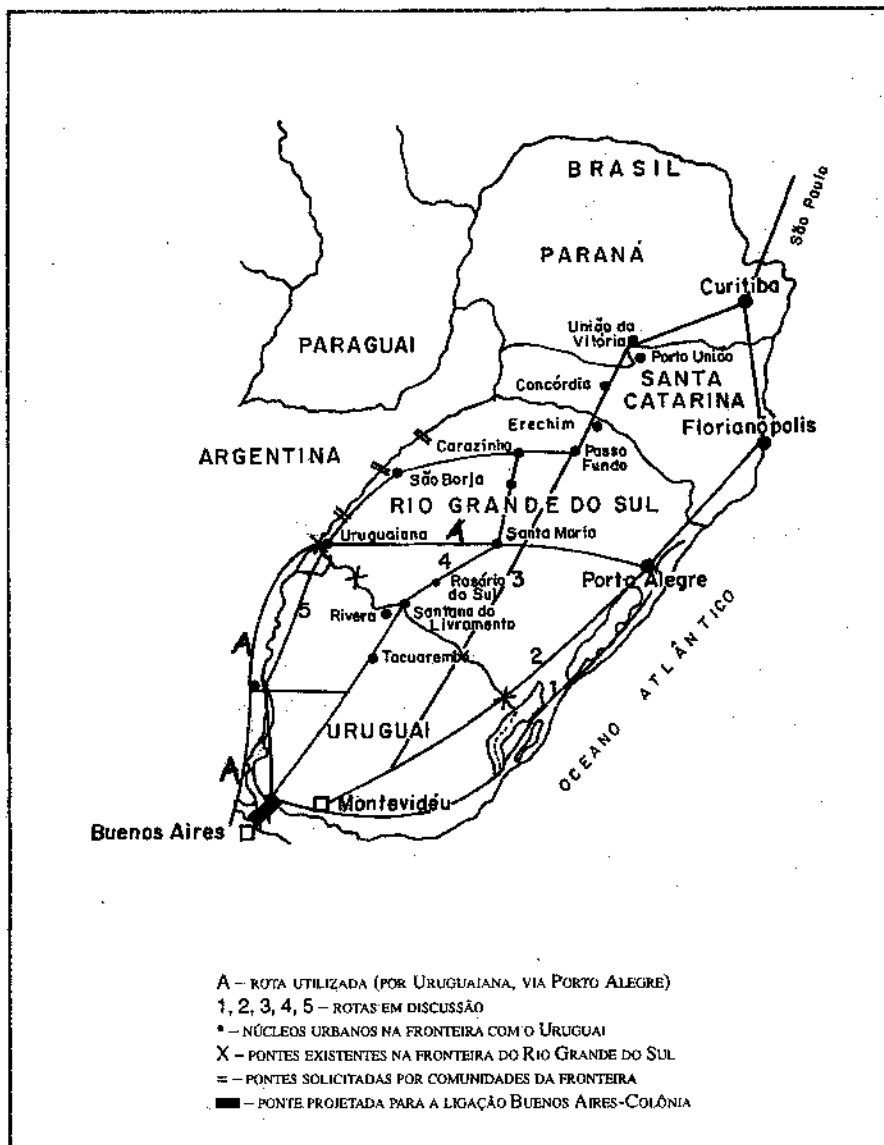
Concomitantemente, aquela firma convidou uma empresa gaúcha (Magna Engenharia) para um estudo sobre possíveis rotas de ligação e um detalhamento da rota que considerasse mais oportuna para o trecho a ser concessionado dentro do Estado. O estudo feito tinha por objetivo, então, selecionar a rota de maior 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 1) que solicitaram à Magna, bem como as diversas vindas de equipes técnicas da SEEE – empresa francesa de consultoria e assessoria encaminhada pela Dimez ao país entre 1993 e 94 – tinham por objetivo assegurar uma participação em condições vantajosas, caso fosse aberta a licitação do eixo rodoviário pelos países interessados. As aplicações substanciais de recursos no projeto, que está dependente agora quase que exclusivamente de uma decisão política, explicam o fato do grupo ter dado uma "pausa" nas conversações. Uma eventual mobilização, com pressão política em torno do estabelecimento desse eixo, encaminharia a definição 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.

**As rotas rodoviárias propostas** – A extensa fronteira com o Uruguai (1003 km) abre diversas opções de trânsito para o país vizinho, no sentido de Montevideu ou diretamente de Colônia, seja através de contato "a seco" como por Sant'Ana do Livramento/Rivera ou 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) e que implicam as seguintes distâncias Buenos Aires-São Paulo:

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



MAPA 1. ROTAS PARA O CRUZAMENTO DA FRONTEIRA MERIDIONAL



A análise encaminhada à Dimez indicou como opções preferenciais o que está marcado no mapa como rotas 1 e 2 (respectivamente a *e/fe* e *g*, no texto). Ambas as rotas, quando e se houver uma discussão ampla, enfrentarão sérias resistências dos movimentos ambientalistas, em função da importância 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 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 que já apresenta significativo tráfego, o que possibilitaria um retorno mais rápido dos investimentos.

A proposta para a construção do eixo (construção de obras de arte, como a ponte, 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 (média internacional de US\$ 2,00 para veículo de passageiros para cada 100 km de estrada) e a exploração econômica de atividades que viriam a ser desenvolvidas pelo consórcio, formalizando pólos de desenvolvimento, garantiriam o retorno e a rentabilidade dos capitais investidos. Este 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 1/3 das estradas da Argentina.

A participação dos governos na obra se concretizaria, em parte, com a transferência de serviço público ao setor privado. Em troca, caberia aos concessionários: a) liberdade para 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 construído) tem sido usado em diversos países. Nestes 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 à idéia preliminar e após realizados alguns seminários sobre o tema (1993/94), tomou por princípio que, caso se concretizasse uma estrada MERCOSUL e em face do quadro de rodovias do Estado e das necessidades de melhorias no setor, 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 do 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, participavam da opção por uma rota litorânea, ainda que tivessem presente as dificuldades para a aprovação de um relatório de impacto ambiental (RIMA), que é exigência no país para aprovação de projeto rodoviário. A precariedade da rede rodoviária estadual para atender às necessidades regulares do Estado e às novas demandas decorrentes do comércio no MERCOSUL e em direção ao Chile/Pacífico/Ásia já estão suficientemente apontadas. Os pedidos de recursos em agências internacionais, como o BID, para o setor rodoviário gaúcho expressam tal preocupação e buscam argumentação na expansão dos negócios com os países vizinhos.

**Considerações finais** – O espaço meridional e as demais áreas que poderão ser atendidas pela rota MERCOSUL tensionam-se e oscilam entre a expectativa eufórica de equipamentos modernos que permitam sua inserção no coração desta 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 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 – exemplificado pelo número de supermercados e pelos “free shops”, em Rivera e no Chuy e que remete a outras atividades (rede hoteleira, serviços) – quanto o informal (veja-se a questão do número de camelôs estabelecidos em Uruguaiana) 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 pode ter, como efeito imediato, a redução do movimento comercial local e a dificuldade para incorporar essa população ao trabalho? Como não entender, paralelamente, as expectativas geradas pela ponte e pela rota na abertura de postos marginais de ocupação e renda?

No entanto, a decisão técnica quanto a uma rota específica (ou diversas rotas) para atender ao aumento de transporte de mercadorias decorrente do novo momento da economia regional e mundial 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 entra a capacidade de cada área do Estado em articular-se na busca de apoio às suas demandas.

A perspectiva de uma rota estabelecida no âmbito da ação dos países do MERCOSUL é praticamente inviável. São escassos os recursos para investimentos e o

setor público encontra-se fragilizado pelas investidas do projeto neoliberal propoente de redução significativa do papel do Estado na economia. A rota implica a presença da iniciativa privada. Um projeto da natureza do proposto pela Lyonnaise des Eaux-Dimez, que inclui a ponte Buenos Aires-São Paulo, tem efeitos em diversas escalas e intensidades. Não pode ser pensado de forma localista, mas num âmbito macrorregional, devendo ter como diretriz de Estado a proteção ao desenvolvimento social e ao patrimônio ambiental.

<sup>1</sup> O número de caminhões que passa 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 (Revista Amanhã, 1994). Em 1995, o movimento na ponte internacional que liga Uruguaiana a Paso de los Libres foi o maior registrado desde 1985. Segundo a Receita Federal, o número de veículos carregados foi superior a 127.000 (quase 90% de caminhões; o restante de vagões ferroviários). Mais de 800.000 veículos cruzaram esta fronteira nos últimos dez anos. Portanto, qualquer paralisação ou entrave ao transporte representa um ônus pesado à iniciativa privada e à economia de modo geral.

BENTANCOR, G. MERCOSUL -- Adecuación a la integración regional, perspectivas desde un área fronteriza. In: Lehnen, A. et. al. *Fronteiras no MERCOSUL*. Porto Alegre: Editora da Universidade, 1994.

CORAGGIO, J. L. Contribuciones posibles de la economía popular urbana a la transformación productiva com equidade. *Ponencias*. Buenos Aires: Universidad Nacional de General Sarmiento, Instituto Fronesis-Pedagogia, 1994.

FERRER, C e GUILLÉN, I (org). Integración latinoamericana y problemas fronterizos. Mérida-Venezuela: Instituto de Geografía, Colegio de Geógrafos de Venezuela, 1994, IV Encuentro de Geógrafos de América Latina. Memória.

ISTO É. El Brasil llegó. São Paulo: Ed. Três, 1994, n. 27/07/94, p. 44 a 48.

LAURELLI, E. Nuevamente los grandes proyectos en el Cono Sur de América Latina. Buenos Aires: CONICET/CEUR, 1995 (dig.).

LYONNAISE DES EAUX-DUMEZ. Sulamericana – eixo rodoviário do Cone Sul e ponte Buenos Aires-Colônia. Porto Alegre: Secretaria dos Transportes, cópia da proposta preliminar.

MINISTÉRIO DA FAZENDA/RECEITA FEDERAL/DIVICAD/INSPETORIA DE PORTO ALEGRE. Dados sobre movimento de cargas e veículos em aduanas do Rio Grande do Sul. 1995 (dig).

OLIVEIRA, J. S (org.). O traço da desigualdade social no Brasil. Rio de Janeiro: IBGE, 1994.

PREFEITURA MUNICIPAL DE PASSO FUNDO. Proposta de interiorização do eixo rodoviário São Paulo-Buenos Aires. Passo Fundo, 1993.

REVISTA AMANHÃ – ECONOMIA E NEGÓCIOS. Porto Alegre: ano VIII, nº 83, 1994 e ano IX, nº 89, 1994.

SANTOS, M. *Técnica, espaço, tempo. Globalização e meio técnico-científico informacional*. São Paulo: Editora Hucitec, 1994.

SCARLATO, F. C. e outros (org.) Globalização e espaço latino-americano. São Paulo: HUCITEC-ANPUR, Col. *O novo mapa do mundo*, 1993.

SCHÄFFER, N. O. *Urbanização na fronteira – a expansão de Sant'Ana do Livramento/RS*. Porto Alegre: Editora da Universidade; 1993.

— O comércio de rua na fronteira: nova dimensão de uma prática tradicional. Porto Alegre: Depto. de Geografia, Relatório de pesquisa, 1994 (dig.).

SECRETARIA DOS TRANSPORTES/GOVERNO DO ESTADO DO RS. Comportamento dos principais fluxos de transporte no Rio Grande do Sul na área de influência da rodovia Porto Alegre-Buenos Aires. Porto Alegre, 1982, (dig.).

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

VILMAR, F. As repercussões das transformações internas ao sistema urbano brasileiro frente aos novos desafios e perspectivas neste final de milênio. FEE: 1994 (palestra; 12/08/1994).

ZERO HORA. Reportagens: MERCOSUL decreta a morte dos chibeiros (09/04/95) e Prédios fantasmas surgem com a crise do chibo (10/04/95). Porto Alegre.

---

\* Professora no Departamento de Geografia da UFRGS / O presente texto corresponde à parte final do trabalho apresentado no VI Encontro Nacional da ANPUR, realizado em Brasília, em maio de 1995, e que abordava as modificações recentes na fronteira meridional do Rio Grande do Sul em função do aumento do tráfego rodoviário referido à implantação do MERCOSUL.