

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL
INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA**

DISSERTAÇÃO DE MESTRADO

**COMÉRCIO EXTERIOR, DEFESA E SEGURANÇA EM
UMA CIDADE DE FRONTEIRA: O CASO DE
URUGUAIANA/RS**

JÚLIO CÉSAR LANG

**ORIENTADOR: PROF. DR. ALDOMAR ARNALDO RÜCKERT
CO-ORIENTADORA: PROFA. DRA. HELENIZA ÁVILA CAMPOS**

PORTO ALEGRE, NOVEMBRO DE 2016.

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL
INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA**

DISSERTAÇÃO DE MESTRADO

**COMÉRCIO EXTERIOR, DEFESA E SEGURANÇA EM
UMA CIDADE DE FRONTEIRA: O CASO DE
URUGUAIANA/RS**

JÚLIO CÉSAR LANG

**ORIENTADOR: PROF. DR. ALDOMAR ARNALDO RÜCKERT
CO-ORIENTADORA: PROFA. DRA. HELENIZA ÁVILA CAMPOS**

CIP - Catalogação na Publicação

Lang, Júlio César

Comércio exterior, defesa e segurança em uma cidade de fronteira: o caso de Uruguaiana/RS / Júlio César Lang. -- 2016. 168 f.

Orientador: Aldomar Arnaldo Rückert.
Coorientadora: Heleniza Ávila Campos.

Dissertação (Mestrado) -- Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Instituto de Geociências, Programa de Pós-Graduação em Geografia, Porto Alegre, BR-RS, 2016.

1. Fronteiras. 2. Segurança. 3. Comércio exterior. 4. Cidades gêmeas. 5. Uruguaiana. I. Rückert, Aldomar Arnaldo, orient. II. Ávila Campos, Heleniza, coorient. III. Título.

JÚLIO CÉSAR LANG

**COMÉRCIO EXTERIOR, DEFESA E SEGURANÇA EM
UMA CIDADE DE FRONTEIRA: O CASO DE
URUGUAIANA/RS**

**Orientador: Prof. Dr. Aldomar Arnaldo Rückert
Co-orientadora: Prof.^a Dra.^a Heleniza Ávila Campos**

Dissertação de mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS), como requisito à obtenção do título de Mestre em Geografia.

Prof. Dr. Aldomar Arnaldo Rückert (PPGEO UFRGS)

Profa. Dra. Heleniza Ávila Campos (PROPUR UFRGS)

Profa. Dra. Adriana Dorfman (PPGEO UFRGS)

Prof. Dr. Paulo Roberto Rodrigues Soares (PPGEO UFRGS)

Prof. Dr. Camilo Carneiro Pereira Filho (PPGEEI UFRGS)

O trabalho é dedicado:

A Deus, “Senhor dos Propósitos”, pelo inestimável presente da vida.

Aos meus pais, Guido Lang e Elga Maria Steffler Lang, pelo incondicional amor e apoio.

Aos ancestrais, pelos valiosos exemplos, lições e obras, deixados na passagem terrena.

Aos homens que sonham com um mundo mais belo, bom e justo.

A todos aqueles que dedicam-se à construção e evolução do gênero humano.

AGRADECIMENTOS

Na trajetória do mestrado, determinadas pessoas e instituições fizeram-se presentes no processo de aprendizagem e pesquisa. Não poderia esquecer-me de mencioná-las. Aproveito as linhas para externar agradecimentos.

Aos amados e queridos pais, Guido Lang e Elga Maria Steffler Lang, por estarem ao meu lado, nos momentos de alegria e dificuldade.

Ao orientador, Professor Doutor Aldomar Arnaldo Rückert, pelos conselhos, a orientação e a paciência disponibilizadas. Um especial obrigado por ter acreditado no meu trabalho quando cheguei a Porto Alegre.

À co-orientadora, Professora Doutora Heleniza Ávila Campos, por ter aceitado auxiliar-me na pesquisa, concedendo apoio, contribuições e boas explicações.

À Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS), por ter acolhido-me calorosamente como aluno de pós-graduação por dois anos e meio. Agradeço a oportunidade de aperfeiçoamento pessoal e profissional.

À Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES) e ao Ministério da Defesa, por meio do projeto “Transfronteirizações na América do Sul: dinâmicas territoriais, desenvolvimento regional, integração e defesa nas fronteiras meridional e setentrional do Brasil”, pela concessão da bolsa de outubro de 2014 até março de 2016, ao qual permitiu-me subsistir durante o período de vigência do curso.

À Fundação de Amparo a Pesquisa do Estado do Rio Grande do Sul (FAPERGS) por ter financiado o atelier de Cartografia.

As pessoas que colaboraram à realização da obra, em especial, os indivíduos que concederam entrevista e ajudaram com informações em Uruguaiana.

À banca examinadora, pela disponibilidade em aceitar o convite e a disposição em ler o impresso.

“O segredo do comércio está em levar as coisas de onde abundam para onde são mais raras”.

Ralph Waldo Emerson (1803-1882)

“Os que aprendem herdarão a Terra, enquanto os que já sabem estão magnificamente equipados para viver num mundo que não existe mais”.

Eric Hoffer (1902-1983)

“A educação é um investimento para os próximos cem anos”.

Zygmunt Bauman (1925-2017)

RESUMO

As fronteiras estão cada vez mais presentes nas agendas (políticas), discursos e noticiários. No ínterim, os fluxos de capitais, informações, produtos, pessoas e veículos entre o Rio Grande do Sul/Brasil e a Argentina ofereceram um rico quadro para investigação acadêmica. O trabalho tem por intuito compreender os desdobramentos da segurança, da defesa e do comércio exterior em Uruguaiana. Este questiona como se organizam os sistemas de controle, circulação e segurança na estrutura urbana de uma cidade estratégica em região de fronteira do Sul brasileiro, enfatizando o caso do território uruguaianense. O município situa-se em uma localização comercial privilegiada, em tríplice fronteira. Beneficia-se de distância equidistante de Assunção, Buenos Aires, Montevideu e Porto Alegre. Constitui-se como um importante corredor de passagem de mercadorias até Santiago e São Paulo, expressivos centros urbanos sul-americanos. Em 2015, teve uma movimentação de mais de 126 mil caminhões, 2,3 milhões de toneladas e US\$ 8,5 bilhões de dólares. 1,1 milhão de indivíduos cruzaram a Ponte Internacional Getúlio Vargas – Agustín Pedro Justo. O estudo contou com pesquisa bibliográfica, coleta de dados secundários e ida a campo (na qual foram reunidos dados primários e aplicadas entrevistas). A interlocução com órgãos federais como a Receita Federal do Brasil e o Departamento da Polícia Federal foi importante para o conhecimento da realidade fronteiriça e a obtenção de estatísticas. Diferenças culturais e territoriais, falta de continuidade das políticas governamentais, mudanças constantes nas legislações e oscilações econômicas são alguns dos fatores que geram esta complexidade fronteiriça.

Palavras-chave: Fronteiras; segurança; comércio exterior; cidades gêmeas; Uruguaiana.

ABSTRACT

The borders are increasingly more present in the political agenda, speeches and news. In the meantime, the flows of financial capitals, information, products, people and vehicles between the state of Rio Grande do Sul/Brazil and Argentina offer a rich picture for academic research. The work is meant to understand the unfolding of safety, of defense and foreign trade in the city of Uruguaiana. This work questions how the control, circulation and urban structure safety systems are organized in a strategic city in the South border of Brazil, emphasizing the case of Uruguaiana's territory. The city is located in a prime commercial location, in a triple border. It benefits from an equidistant distance from the cities of Assunção, Buenos Aires, Montevidéo and Porto Alegre. It is constituted as an important crossing corridor of goods up to Santiago and São Paulo, significant South American urban centers. In 2015, it had a transit of more than 126 thousand trucks, 2,3 million tons and US\$ 8,5 billion. 1,1 million people crossed Getúlio Vargas – Agustín Pedro Justo International Bridge. The study included bibliographic research, secondary data collect and site visit (in which primary data were gathered and interviews were conducted). The interlocution with federal agencies (such as Brazil's Federal Income Taxes and the Federal Police Department) was important for obtaining knowledge about the border reality and for gathering statistical data. Cultural and territorial differences, lack of continuity from government policies, constant changes in legislations and economic fluctuations are some of the factors that bring forth this border complexity.

Key words: Borders; safety; foreign trade; twin cities; Uruguaiana.

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ACVAU - Associação dos Vendedores Ambulantes e Camelôs de Uruguaiana
ACE 14 – Acordo de Complementação Econômica nº 14
ABTI – Associação Brasileira de Transportadores Internacionais
ANVISA – Agência Nacional de Vigilância Sanitária
ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres
CAIC – EMEF do Complexo Escolar Elvira Ceratti
CAPES – Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior
COTECAR – Complexo Terminal de Cargas
DAI – Divisão de Atos Internacionais
FAPERGS – Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado do Rio Grande do Sul
FIERGS - Federação das Indústrias do Estado do Rio Grande do Sul
FIESP - Federação das Indústrias do Estado de São Paulo
GEPOM - Grupamento Especial de Polícia Marítima
IBAMA – Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis
IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IIRSA – COSIPLAN - Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana – Conselho Sul-Americano de Infraestrutura e Planejamento
ME – Ministério da Educação
MERCOSUL – Mercado Comum do Sul
MDIC - Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior
MI – Ministério da Integração Nacional
PEIF – Programa Escola Intercultural de Fronteira
PIB – Produto Interno Bruto
RFB – Receita Federal do Brasil
SESC SP - Serviço Social do Comércio de São Paulo
SDAERGS – Sindicato dos Despachantes Aduaneiros de Uruguaiana
TRIC - Transporte Rodoviário Internacional de Cargas
UFRGS – Universidade Federal do Rio Grande do Sul
UNIPAMPA – Universidade Federal do Pampa

LISTA DE FOTOS

Foto 01: Setor terciário é o de maior participação em Uruguiana	49
Foto 02: Trecho da BR 290 em Uruguiana.....	51
Foto 03: Vista da BR 472	52
Foto 04: Peão tocando ovelhas em propriedade rural (2006)	54
Foto 05: Usina Termoeletrica de Uruguiana.....	59
Foto 06: Marco de boas vindas a Paso de los Libres.....	61
Foto 07: Centro de Paso de los Libres	62
Foto 08: Desfile de Carnaval em Uruguiana.....	65
Foto 09: Documento para ingresso na Argentina	66
Foto 10: Entrada da COTECAR	98
Foto 11: Agentes do GEPOM (Grupamento Especial de Polícia Marítima) verificando barco de pescador	108
Foto 12: Operação Ágata em Uruguiana.....	111
Foto 13: Lancha “Caçador I”, utilizada pela Polícia Federal nas operações no Rio Uruguai	151
Foto 14: Lancha “Caçador II”, estacionada no Tamandaré late Clube.....	151
Foto 15: Lancha sendo colocada no rio para o início de mais um dia de trabalho	152
Foto 16: Agentes da Polícia Federal realizando fiscalização de rotina no Rio Uruguai.....	152
Foto 17: GEPOM inspecionando possíveis locais de entrada de contrabando	153
Foto 18: Policiais do Núcleo Especial de Polícia Marítima (NEPOM) em patrulha	153
Foto 19: Operação de fiscalização da Polícia Federal no Rio Uruguai, no controle da fronteira entre Brasil - Argentina.....	154
Foto 20: Militares em patrulha no Rio Uruguai	155
Foto 21: Exército inspecionando a fronteira entre Brasil e Argentina.....	155
Foto 22: Militares vigiando possíveis rotas de entrada de contrabando e drogas	156
Foto 23: Militares fazendo fiscalização dos automóveis que ingressam no Brasil, provindos da Argentina e do Uruguai	156
Foto 24: Entrada na Ponte Internacional Getúlio Vargas – Pedro Agustín Justo por Uruguiana	158
Foto 25: Rio Uruguai	158
Foto 26: Ponte Internacional Getúlio Vargas – Agustín Pedro Justo.....	158
Foto 27: Terminal Aduaneiro da BR 290 (antes da entrada na Ponte Internacional Getúlio Vargas – Agustín Pedro Justo).....	158
Foto 28: Porto Seco Rodoviário Uruguiana	159
Foto 29: Entrada do Porto Seco Rodoviário de Uruguiana.....	159
Foto 30: Porto Seco Rodoviário de Uruguiana	160
Foto 31: Saída do Porto Seco Rodoviário de Uruguiana.....	160
Foto 32: Porto Seco Ferroviário de Uruguiana	161
Foto 33: Empilhadeira à espera da chegada do trem no Porto Seco Ferroviário de Uruguiana.....	161
Foto 34: Trem passa pela Ponte Internacional Getúlio Vargas – Pedro Agustín Justo.....	162

LISTA DE MAPAS

Mapa 01: Locais visitados em trabalho de campo.....	23
Mapa 02: Cidades gêmeas na fronteira Brasil - Argentina	34
Mapa 03: Mapa de localização de Uruguaiana	47
Mapa 04: Cidades do PEIF (Arcos Sul e Central da fronteira do Brasil)	70
Mapa 05: Corredor Bioceânico Central Coquimbo (Chile) – Porto Alegre (Brasil)	72
Mapa 06: Fluxo de exportação para os principais parceiros comerciais do Brasil	87
Mapa 07: Fluxo de importação a partir dos principais parceiros comerciais do Brasil	88
Mapa 08: Fluxo de exportação dos principais parceiros comerciais de Uruguaiana – RS – Brasil	89
Mapa 09: Fluxo de importação a partir dos principais parceiros comerciais de Uruguaiana – RS – Brasil	92
Mapa 10: Empresas habilitadas para o TRIC por país de origem na América do Sul	96
Mapa 11: Operação Ágata	110

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 01: Fluxos de caminhões nos 3 principais pontos de passagem de fluxos entre Brasil e Argentina	76
Gráfico 02: Número de caminhões ingressados no Porto Seco Rodoviário de Uruguaiana.....	77
Gráfico 03: Movimentações em dólares no Porto Seco Rodoviário de Uruguaiana.....	78
Gráfico 04: Total de toneladas de cargas ingressadas no Porto Seco Rodoviário de Uruguaiana.....	79
Gráfico 05: Total de despachos.....	79
Gráfico 06: Total de vagões/containers importados e exportados em Uruguaiana.....	81
Gráfico 07: Trânsito de vagões com cargas exportadas em Uruguaiana.....	82
Gráfico 08: Trânsito de vagões com cargas importadas em Uruguaiana.....	83

LISTA DE QUADROS

Quadro 01: Conceito e variáveis relativos ao comércio	39
Quadro 02: Principais conceitos e noções de pesquisa	45

LISTA DE TABELAS

Tabela 01: Canais de conferência aduaneira da Receita Federal do Brasil.....	84
Tabela 02: Órgãos comprometidos com o comércio exterior e o transporte internacional de cargas em Uruguaiana.....	94
Tabela 03: Importantes rotas de fluxos de cargas com origem ou destino em Uruguaiana.....	99

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	19
1.1 O problema da pesquisa	20
1.2 Hipótese geral	21
1.3 Objetivos	22
1.4 Lugares visitados em Uruguiana	22
1.5 Técnicas de pesquisa.....	24
1.6 Estrutura da dissertação.....	26
2 NOÇÕES IMPORTANTES À PESQUISA	27
2.1 A noção de fronteira e algumas considerações geográficas	27
2.1.1 Fronteiras e limites	32
2.2 Cidades gêmeas	33
2.3 Arco Sul.....	35
2.4 Transfronteirizações.....	36
2.5 Segurança e defesa	37
2.6 Comércio exterior	38
2.7 O Acordo de Complementação Econômica n° 14 (ACE 14)	39
2.8 Transporte internacional de cargas	40
2.9 Portos secos.....	42
2.10 MERCOSUL	43
2.11 Espaço urbano em cidades de fronteira	43
2.12 Operacionalização de conceitos.....	45
3 ASPECTOS GERAIS DO MUNICÍPIO DE URUGUAIANA	47
3.1 Aspectos históricos	48
3.2 Aspectos econômicos	49
3.3 Aspectos populacionais.....	50
3.4 Transporte e locomoção.....	51
3.5 Agricultura	53
3.6 Paso de los Libres.....	55
4 INTERAÇÕES TRANSFRONTEIRIÇAS ENTRE URUGUAIANA E PASO DE LOS LIBRES	57
4.1 O caso da segunda ponte sobre o Rio Uruguai.....	57
4.2 A Usina Termoelétrica de Uruguiana	58
4.3 Interações em função do comércio transfronteiriço: câmbio em Uruguiana	60
4.4 Turismo de compras a Paso de los Libres	61
4.5 Interações através da cultura: Carnaval em Uruguiana e Paso de los Libres	64
4.6 Trâmites migratórios	66
4.7 A implantação de <i>free shops</i> em cidades de fronteira gaúchas	67
4.8 Programa Escola Intercultural de Fronteira (PEIF).....	68
4.9 A integração por meio da infraestrutura: o projeto do corredor bioceânico	71
4.10 Considerações parciais	74
5 COMÉRCIO EXTERIOR E TRANSPORTE INTERNACIONAL DE CARGAS EM URUGUAIANA	75

5.1 O Porto Seco Rodoviário de Uruguaiana	75
5.2 O Porto Seco Ferroviário de Uruguaiana	80
5.3 Canais de conferência aduaneira da Receita Federal do Brasil.....	83
5.4 Relações de Uruguaiana com o mundo	86
5.5 Empregos gerados pelo comércio exterior em Uruguaiana	93
5.6 Entidades comprometidas com o comércio exterior e o transporte internacional de mercadorias em Uruguaiana	94
5.7 Transporte rodoviário internacional de cargas	95
5.8 Complexo Terminal de Cargas (COTECAR)	97
5.9 Principais rotas nacionais de fluxos de mercadorias com origem ou destino de Uruguaiana.....	99
5.10 Tributos sobre mercadorias.....	100
5.11 Considerações parciais	101
6 DEFESA E SEGURANÇA EM URUGUAIANA.....	103
6.1 Defesa em Uruguaiana.....	103
6.2 Segurança em Uruguaiana.....	105
6.3 Operação Ágata	110
6.4 Apreensões em Uruguaiana.....	112
6.5 Considerações parciais	113
CONSIDERAÇÕES FINAIS	114
REFERÊNCIAS.....	117
APÊNDICES.....	128
Apêndice 1 - Entrevistas	128
Apêndice 1.1 - Entrevista com funcionário graduado do Departamento da Polícia Federal (DPF).....	128
Apêndice 1.2 - Entrevista com funcionário graduado da Receita Federal do Brasil (RFB).....	131
Apêndice 1.3 - Entrevista com funcionário graduado do Sindicato dos Despachantes Aduaneiros do Estado do Rio Grande do Sul (SDAERGS)	134
Apêndice 1.4 - Entrevista com funcionária graduada da Associação Brasileira de Transportadores Internacionais (ABTI)	137
Apêndice 1.5 - Entrevista com a vigilante da Receita Federal do Brasil	139
Apêndice 1.6 - Entrevista com o vendedor da Associação dos Camelôs e Vendedores Ambulantes de Uruguaiana.....	141
Apêndice 1.7 - Entrevista com caminhoneiro da Associação Brasileira dos Transportadores	143
Apêndice 1.8 - Entrevista com recepcionista de hotel em Uruguaiana	145
Apêndice 1.9 - Entrevista com moradora (merendeira de escola municipal) .	147
Apêndice 2 - Fotos cedidas pelo Departamento da Polícia Federal	151
Apêndice 3 - Operação Ágata em Uruguaiana.....	155
Apêndice 4 - Fotos de Uruguaiana e Paso de los Libres	157
Apêndice 5 - Exportação brasileira a partir de Uruguaiana (principais países)	163
Apêndice 6 - Importação brasileira para Uruguaiana (principais países)	164
Apêndice 7 - Produtos exportados a partir de Uruguaiana.....	165
Apêndice 8 - Produtos estrangeiros importados para Uruguaiana	167

1 INTRODUÇÃO

As fronteiras são uma temática recorrente no panorama internacional das relações entre Estados. Os movimentos - de diferentes naturezas (contrabando, capitais, indivíduos, informações, mercadorias, etc.) - concedem-nas um forte dinamismo. Conflitos armados, evasões de divisas, guerras civis, migrações, redes criminosas, tráfico de drogas, refugiados, entre outros tópicos, são apenas algumas das questões que apresentam-se no rico cenário de investigações.

Segundo Machado (2005), as regiões de fronteira são únicas, requerendo estudos que dêem conta da enorme variedade de seus usos e significados e da diversidade de características e relações geográficas. Elas converteram-se em espaços complexos de coexistências, conflitos e de permanentes processos de transformação das relações socioespaciais (CAMPOS, 2015).

No Brasil, a faixa de fronteira é dividida em três grandes arcos: Norte, Central e Sul. Cada um deles apresentando singularidades, que os diferenciam bruscamente dos demais. Na fronteira com o Paraguai, a Argentina e o Uruguai, o Arco Sul constitui-se como o espaço de maior dinamismo econômico fronteiriço no país (MI, 2005).

Em períodos passados, como no século XIX, por exemplo, as áreas de fronteira eram tratadas como zonas periféricas pelas autoridades governamentais. Em meio ao contexto de intensificação dos fluxos e das interrelações entre países (motivadas pela globalização), hoje elas estão no foco de diversos estudos e pesquisas nacionais. São detentoras de amplas potencialidades, que nem sempre são bem aproveitadas pelo governo e a população local.

Determinadas cidades de fronteira são importantes nós integradores na malha urbana fronteiriça entre Brasil e Argentina. A posição geográfica, a passagem de capitais, mercadorias e pessoas, e a proximidade com o país vizinho conferem-nas forte potencial articulador das redes locais, regionais, nacionais e transnacionais (MACHADO, 2005). Nesta categoria, enquadram-se cidades gêmeas como o município uruguaianense, São Borja e Foz do Iguaçu.

A presente dissertação analisa o comércio exterior, a defesa e a segurança em Uruguaiana, na Fronteira Oeste gaúcha. São discutidos os principais desdobramentos das atividades sobre a área. O trabalho se faz importante em função da dificuldade crescente dos Estados nacionais para lidarem com a fluidez dos agrupamentos humanos e com a formação de redes econômicas, identitárias, políticas e sociais transfronteiriças (MACHADO, 2005).

1.1 O problema de pesquisa

O Rio Grande do Sul assumiu um significativo papel na conjuntura das relações exteriores brasileiras em direção aos países da Bacia do Prata ao longo da história (DIETZ, 2008). O estado transformou-se em um importante corredor de passagem de fluxos no interior do MERCOSUL, devido à posição meridional que ocupa no território brasileiro e a proximidade com países integrantes da união aduaneira. Uma ampla variedade de mercadorias circula pela área fronteiriça sul-rio-grandense, que vai desde peças de veículos automotores até cereais.

A forte presença de atores institucionais demonstra que a fronteira não está mais relegada a um segundo plano nas ações e políticas governamentais, pelo menos no caso do Arco Sul. No entanto, controlar e fiscalizar as movimentações fronteiriças têm se tornado um verdadeiro desafio, na qual o Estado nem sempre tem êxito (apesar da mudança de paradigmas).

As inúmeras transações que realizam-se nas cidades de fronteira, sobretudo nas cidades gêmeas, acarretam numa intensa mobilidade da população (STEIMAN, 2002). As autoridades têm encontrado dificuldades para proteger a entrada de elementos indesejados no território nacional. Investimentos de milhões de reais têm sido feitos anualmente com razão de garantir a segurança pública e promover a defesa da soberania brasileira.

A condição periférica destas cidades confere-lhes peculiaridades devido à ambivalência entre limites administrativos, culturais, espaciais e sociais (RAFFESTIN, 1992).

Uruguaiana, uma dos mais importantes municípios da Fronteira Oeste gaúcha, apresenta uma situação pertinente para estudo. O interesse pela municipalidade surgiu pela sua configuração em expressivo nó articulador da rede urbana na fronteira entre Brasil e Argentina.

Fatores como o comércio exterior, a existência da Ponte Internacional Getúlio Vargas - Agustín Pedro Justo, a materialização do Corredor Bioceânico Uruguaiana (Brasil) - Coquimbo (Chile), a presença das Forças Armadas, a relação histórica com Paso de los Libres e os portos secos concedem-na um dinamismo incomum. Deve-se ressaltar que os espaços fronteiriços muitas vezes são considerados como áreas deprimidas.

A dissertação indaga como se organiza o comércio exterior, a defesa e a segurança em uma cidade de fronteira, em ponto estratégico do Sul brasileiro. Os três quesitos são examinados a partir de estatísticas, dados e informações oficiais. Toma-se por base o pressuposto de que capitais, informações, pessoas, mercadorias e objetos produzem costumeiramente visíveis impactos sobre os locais pelo qual passam, permitindo a "leitura" dos fenômenos geográficos.

É preciso lembrar que as cidades de fronteira são elementos relevantes no controle e na conexão entre países fronteiriços, todavia as suas características são as mais diversas. Numerosos condicionantes têm influenciado as diferenças, como particularidades de países, localização geográfica, de sítio, entre outras (CAMPOS, 2016).

1.2 Hipótese geral

Supõem-se que as cidades de fronteira diferenciam-se das cidades em áreas não fronteiriças, em termos de segurança pública e defesa. A hipótese baseia-se na concepção de que em uma porção territorial com fragilidades no controle dos fluxos de mercadorias (formais e informais) e pessoas (migração, turismo, trabalho, etc.) o Estado logo procura evidenciar a sua presença (CAMPOS, 2016).

Tipos específicos de objetos técnicos (aduanas, fortes, quartéis, postos de fiscalização, etc.) quanto de ações humanas de instrumentalização diplomática (efetuadas por funcionários de entidades públicas e privadas) poderiam ser facilmente vislumbradas sobre o espaço geográfico (como a Operação Ágata, por exemplo). A cidade de fronteira supostamente apresenta traços tanto dos limites da territorialização nacional quanto de uma suposta reterritorialização internacional.

1.3 Objetivos

A dissertação tem como objetivo geral compreender os desdobramentos do comércio exterior, da defesa e da segurança no território uruguaianense.

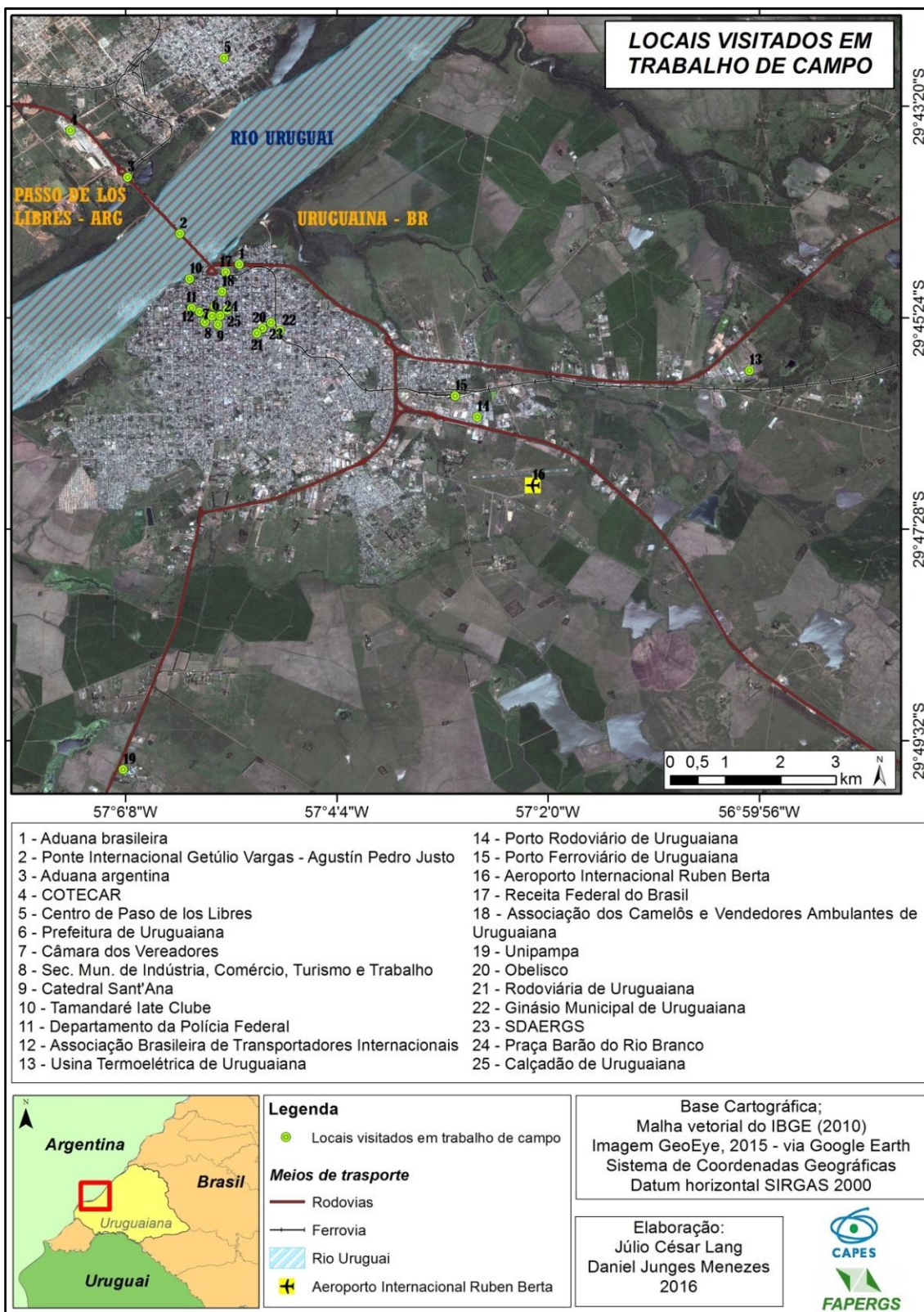
A pesquisa apresenta como objetivos específicos:

- a) Identificar as interações transfronteiriças entre Uruguaiana e Paso de los Libres.
- b) Examinar a organização do comércio exterior no Porto Seco Rodoviário e no Porto Seco Ferroviário de Uruguaiana;
- c) E explicar a materialização e o funcionamento do comércio exterior, da defesa e da segurança em Uruguaiana.

1.4 Lugares visitados em Uruguaiana

O mapa 01 indica os lugares percorridos na saída de campo entre as cidades gêmeas de Uruguaiana e Paso de los Libres.

MAPA 01: Locais visitados em trabalho de campo



Nos lugares visitados, registros fotográficos serviram para gravar a rotina diária dos cidadãos uruguaianenses e librenhos. Não foi permitido realizar fotos em todos os lugares.

As autoridades públicas que prestaram apoio ressaltaram que uma maior visibilidade uruguaianense na universidade pode ser benéfica para o aumento de investimentos governamentais no município, a ascensão do comércio exterior e o atendimento de reivindicações da população fronteiriça.

1.5 Técnicas de pesquisa

O trabalho iniciou com: pesquisa teórica, levantamento bibliográfico, obtenção de dados (secundários e primários) e trabalho de campo. O diálogo com órgãos oficiais (como a Receita Federal do Brasil e o Departamento da Polícia Federal) foi importante para o conhecimento da área de estudo e a obtenção de estatísticas.

Dados de fontes secundárias oficiais foram empregados na pesquisa, como informações procedentes da Associação Brasileira de Transportadores Internacionais, do Departamento da Polícia Federal, do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior e da Receita Federal do Brasil.

Notícias expressas nos meios de comunicação também serviram ao trabalho. Deve-se ressaltar que os órgãos privados e públicos nem sempre disponibilizam-se a receber o pesquisador¹.

A saída de campo para Uruguaiana foi realizada entre os dias 04 e 09 de abril de 2016. Nesta ida procurou-se estudar o município fronteiriço. Enfatizou-se a visita aos principais locais da cidade e a compreensão das múltiplas relações existentes entre os agentes ocupantes daquele espaço.

Entrevistas² foram aplicadas com o intuito de obter dados primários. Estas tiveram por finalidade esclarecer dúvidas e questionamentos que ficaram

¹ A imprensa pode contribuir com subsídios à investigação, tendo em vista que é costumeiramente melhor recebida nas instituições.

após a coleta de informações e leitura do referencial teórico. Determinados detalhes só puderam ser descobertos no local de estudo. Livros, jornais e trabalhos científicos esqueciam ou omitiam as informações³.

Nove entrevistas⁴ foram reunidas durante a estadia na municipalidade. A seguir são destacados os profissionais:

- a) funcionário graduado do Departamento da Polícia Federal (DPF);
- b) funcionário graduado da Receita Federal do Brasil (RFB);
- c) funcionário graduado do Sindicato dos Despachantes Aduaneiros do Estado do Rio Grande do Sul (SDAERGS);
- d) funcionária graduada da Associação Brasileira de Transportadores Internacionais (ABTI);
- e) vigilante da Receita Federal do Brasil;
- f) vendedora da Associação dos Camelôs e Vendedores Ambulantes de Uruguaiana (A.C.V.A.U);
- g) caminhoneiro da Associação Brasileira de Transportadores Internacionais (ABTI);
- h) recepcionista de hotel uruguaianense;
- i) e moradora local (merendeira de escola municipal).

O pesquisador visitou autoridades que controlam o comércio exterior e conheceu opiniões de distintos segmentos socioeconômicos do município. A finalidade foi enriquecer a pesquisa, pois a variedade de vivências oferece diferentes ângulos a respeito de Uruguaiana.

Algumas entidades e indivíduos recusaram-se a prestar interlocução. As razões para a resposta negativa foram variadas, tais como: carência de conhecimento sobre a temática, desejo de não se comprometer nas informações, falta de interesse e indisposição de tempo.

² A entrevista é um instrumento por excelência da investigação social (LAKATOS & MARCONI, 2003). É muitas vezes superior a outros sistemas de obtenção de dados (BEST, 1972 apud LAKATOS & MARCONI, 2003, p. 196).

³ Alguns meios de comunicação tratavam o Porto Seco Rodoviário e o Porto Seco Ferroviário de Uruguaiana como se fossem um só porto seco, quando, na verdade, são dois. O primeiro é administrado pela empresa ELOG e o segundo pela empresa Rumo (resultante da fusão entre Rumo e América Latina Logística).

⁴ As pessoas entrevistadas não serão identificadas. Não foi permitida a divulgação de seus nomes. No entanto, as posições que ocupam nos postos de trabalho são mencionadas.

1.6 Estrutura da dissertação

O capítulo "Noções importantes à pesquisa" expressa uma breve discussão bibliográfica sobre conceitos que nortearam o desenvolvimento da obra e elementos importantes à investigação.

O capítulo "Aspectos gerais do município de Uruguaiana" expõe características e dados de Uruguaiana e Paso de los Libres, situando a área de análise.

O capítulo "Interações transfronteiriças entre Uruguaiana e Paso de los Libres" discorre sobre as relações (culturais, econômicas, sociais, etc.) entre as cidades gêmeas.

O capítulo "Comércio exterior e transporte internacional de cargas em Uruguaiana" aborda os portos secos, revelando desdobramentos do comércio e das movimentações transfronteiriças na cidade.

O capítulo "Defesa e segurança em Uruguaiana" demonstra a organização de alguns órgãos envolvidos nos setores ou responsáveis por aplicar a lei brasileira⁵ em Uruguaiana.

⁵ A situação do Exército em Uruguaiana será também apresentada.

2 NOÇÕES IMPORTANTES À PESQUISA

Ao estudarmos o comércio exterior, a defesa e a segurança faz-se necessário esclarecer conceitos relativos às temáticas. O capítulo destina-se a elucidar expressões que serão abordadas posteriormente, a fim de facilitar a compreensão do leitor e o entendimento dos dados.

2.1 A noção de fronteira e algumas considerações geográficas

O termo fronteira está fortemente presente no século XXI. Podemos observá-lo em conversas informais, em notícias expressas nos veículos de comunicação, em relatórios estatais, em trabalhos acadêmicos, entre outros meios. No âmbito da universidade, a globalização parece tê-lo colocado em evidência.

A palavra guarda uma imensidade de aplicações. Ferrari (2014) menciona alguns exemplos: a fronteira entre o bem e o mal, do consciente e do inconsciente, epistemológica, linguística, militar, moral e social. Outros empregos ainda podem ser encontrados, como a fronteira artificial, a espacial, a marítima, a natural e a terrestre.

No entanto, o seu significado consagrado em geografia política e relações internacionais está ligado às divisas político-territoriais (entre Estados nacionais). Uma noção suscetível às transformações da sociedade (nas esferas ambiental, cultural, econômica, política, social e territorial). Um elemento de construção humana, cuja materialização no espaço já ceifou/protegeu a vida de milhões de pessoas nos últimos séculos.

As fronteiras basicamente são objetos geográficos ligados ao estado territorial moderno, materializado em espaços acima do qual se realiza a soberania política e estrutura-se um sistema econômico (DORFMAN, 2013).

Deve-se ressaltar que povos antigos já sabiam até onde iam os seus domínios, embora a soberania alheia não fosse respeitada.

Os chineses construíram rígidas muralhas a fim de que as fronteiras ficassem cristalizadas, por exemplo. Eles temiam a absorção de povos considerados bárbaros. As obras serviriam principalmente para dois propósitos: promover a separação entre desiguais e proteger a extensão territorial da civilização contra hordas estrangeiras. Já para os romanos, a instalação de fronteiras fixas significava a limitação da expansão de terras, circunstância que não os agradava (LATTIMORE, 1937 apud STEIMAN & MACHADO, 2012, p. 03).

A utilização moderna do conceito tem relação com os tratados que encerraram a Guerra dos Trinta Anos (1618-1648). Um conflito composto por uma série de guerras europeias (travadas por questões de ordem comercial, dinástica, religiosa e territorial). Os acordos foram assinados em 1648 e tornaram-se conhecidos mundialmente como a “Paz de Vestfália⁶”.

A partir da conflagração bélica, a Europa “renasceu” sob o signo dos Estados soberanos. Neste íterim, a Alemanha estava devastada, as Províncias Unidas, Portugal e a Suíça conquistaram independência e a França emergiu como grande potência continental.

Martin (1998) enfatiza outro viés, que teria contribuído a nova configuração do sentido das fronteiras. Segundo o autor, em decorrência das exigências do modo de produção mercantil, instalou-se uma contradição entre dispersão geográfica e centralização política na Europa. A dualidade teria impulsionado a criação de um arcabouço institucional capaz de controlar os conflitos surgidos.

As necessidades sociais da época demandaram a criação de uma série de respostas às aflições coletivas. Os Estados nacionais trataram de “responder” a questão do pertencimento às nacionalidades com o estabelecimento de limites precisos e rígidos. Os progressos atingidos durante o Renascimento (na astronomia, na matemática e nas viagens) levaram as nações há um avanço cartográfico extraordinário. As fronteiras passaram a ser

⁶ A “Paz de Vestfália” (também conhecida como os “Tratados de Vestfália”) compreendeu a assinatura de dois acordos: o de Münster (envolvendo a França e o Sacro Império Romano-Germânico) e o de Osnabrück (abrangendo a Suécia e o Sacro Império Romano-Germânico). As negociações entre os grandes Estados do continente europeu marcaram o surgimento de um novo entendimento nas relações internacionais: o princípio do respeito à soberania estatal.

projetadas nos mapas, permitindo a introdução de traçados precisos entre soberanias (MARTIN, 1998).

O colonialismo europeu levou a percepção do rigor das fronteiras aos demais continentes da superfície terrestre, por meio das colônias impostas pelos impérios. A visão de mundo do período (com nítidos traços deterministas e racistas) era a de levar a “cultura cristã superiora” aos povos inferiores de outras paragens da Terra.

Ao longo dos séculos, novas concepções foram originando-se. Os franceses elencaram a ideia de fronteira natural como importante nos diálogos nacionais. De acordo com eles, respeitar os limites naturais estatais seria seguir as leis da natureza. Acidentes geográficos deram embasamento físico ao pensamento.

Os germânicos apresentaram a concepção de que a unidade territorial do Estado e seus limites devem provir da existência (histórica) de cultura e idioma comuns (STEIMAN & MACHADO, 2012). Eles atribuíram à relativa ausência de fronteiras naturais na área por eles ocupada como uma das causas do seu atraso histórico e fragmentação em ducados, Estados e reinos.

Raffestin (1993) afirma que é absurdo falar em fronteiras naturais, tendo em vista que todas as fronteiras-linhas são artificiais. Os traçadores teriam escolhido entre inúmeros rios diversas cristas possíveis para atender o objetivo da delimitação. O quadriculado com traços retilíneos nos mapas comprovaria o fato, constituindo-se como uma obra humana e não tendo correspondência no espaço natural.

Portanto, a divisão do espaço terrestre em Estados deve-se ao homem, quando não por acidentes físicos, através de barreiras concretas (como a Muralha da China, o Muro de Berlim e o paredão de cercas eletrificado erguido pelos Estados Unidos, em algumas áreas da fronteira com o México) (FERRARI, 2014).

Foucher (1991) assegura que o termo fronteira (*frontière*, no francês) teria surgido no início do século XVI, sendo empregado primeiramente pelos militares. Os representantes do poder real iam até o front (com razão de efetuar a defesa territorial contra possíveis invasores) e acabaram por originar a denominação. Além disso, fortes e fortificações passaram a marcar o terreno, com o propósito de facilitar as atividades de guarita.

O século XIX é marcado por um aprofundamento da rivalidade franco-alemã. Um forte nacionalismo está em eminência nas sociedades europeias. Os germânicos estão em êxtase com as conquistas de Otto von Bismarck (1815-1898), político prussiano que levou a unificação alemã. Os franceses ficam na defensiva, temerosos do crescente militarismo vizinho.

Friedrich Ratzel (1844-1904) apresenta o termo *Lebensraum*⁷ (espaço vital) em meio ao cenário turbulento, embasando-se nas teorias do evolucionismo (em voga na época). O pensador declarava: “A fronteira aparentemente rígida não é mais do que a detenção temporária de um movimento”. A mudança frequente de limites seria o fator desejável para os povos em expansão.

O conceito foi introduzido nas políticas governamentais da Alemanha nazista (1933-1945). Infelizmente, serviu como argumento à invasão de países estrangeiros. Circunstância que ajudou a levar a eclosão da Segunda Guerra Mundial (1939-1945).

Machado (1998) pondera que a origem histórica de fronteira demonstra que ela nasceu como um fenômeno da vida social espontânea, indicando a margem do mundo habitado. O vocábulo inicialmente não tinha teor essencialmente intelectual ou político. À medida que os padrões de civilização foram desenvolvendo-se, aí então tornou-se um lugar de comunicação e ganhou conotação política.

Pode-se observar que no processo de configuração e domínio do espaço territorial, as fronteiras foram incorporando novos significados, transitando pelo mítico, religioso, para o administrativo (FERRARI, 2014).

Recentemente a formação dos blocos econômicos regionais e as diásporas de povos numa escala sem precedentes provocou uma mudança fundamental na abordagem das fronteiras e limites internacionais em alguns círculos. Muitos países já não se importam tanto com a existência dos mesmos, mas sim, com os efeitos da remoção destes limites e com a redução das descontinuidades que eles representaram por muito tempo (em termos de vida

⁷ Condições espaciais e naturais necessárias ao fortalecimento/manutenção do poder de um Estado sobre o território, como também a consolidação/expansão de um povo.

econômica e social, de circulação de ideias, mercadorias e serviços, etc.) (HOUSE, 1980 apud STEIMAN & MACHADO, 2012, p. 06).

O Acordo de Schengen⁸ (1985) promoveu uma inovação no campo das relações internacionais, tratando-se dos limites entre países. O tratado permitiu a política de abertura das fronteiras e a livre circulação de pessoas entre os membros signatários (sem a necessidade de apresentação de passaportes). Ele levou a União Europeia a um nível de integração entre Estados jamais antes visto (permitindo a facilitação do tráfego de 400 milhões de pessoas), embora nem todos os países do bloco façam parte da área contemplada pela decisão.

Nos últimos anos, por outro lado, fenômenos (como a crise dos refugiados, as migrações internacionais, o desemprego, o endividamento público, o envelhecimento demográfico, o tráfico internacional de drogas, o terrorismo e o radicalismo islâmico) têm sido utilizados por críticos europeus, com razão de questionar o sistema vigente.

A fronteira esteve historicamente associada a conflitos, guerras e sofrimento, devido à disputa pela sua afirmação/destruição e as formas de cerceamento, repressão e vigilância a liberdade dos indivíduos (MARTIN, 1998).

Ela pode ser caracterizada como um local de instabilidade e mutabilidade, na qual existe a possibilidade de surgirem reações e conflitos de inúmeras naturezas (econômicos, libertadores, nacionalistas, etc.). A multiplicidade de atores e redes (políticas e técnicas) que nela incide colabora para a aura de imprevisibilidade que a impregna (BECKER, 2007).

Foucher (2013) indica que a fronteira é um objeto geopolítico por excelência, tendo funções múltiplas: de ordem legal (direito), fiscal (alfândega), militar (defesa), policial (controle) e política (soberania). Mesmo sem controle aduaneiro ou policial e a obrigação de trocar moedas, as diferenças entre

⁸ O acordo foi assinado na cidade de Schengen (Luxemburgo). Teve inicialmente cinco países membros: Alemanha, Bélgica, França, Luxemburgo e Países Baixos. Em 2016, vinte e seis países participaram da convenção: Alemanha, Áustria, Bélgica, Dinamarca, Eslováquia, Eslovênia, Espanha, Estônia, França, Finlândia, Grécia, Hungria, Islândia, Itália, Letônia, Lituânia, Luxemburgo, Liechtenstein, Malta, Noruega, Holanda, Polônia, Portugal, República Tcheca, Suécia e Suíça.

países ler-se-iam por toda parte (manifestadas no idioma, nas paisagens, na sinalização, etc.).

Martin (1998) ressalta que embora a natureza às vezes possa ter colocado características físicas semelhantes nos dois lados do limite, a presença do Estado logo trata de impor distinções relevantes. Obrigações como a prestação de serviço militar, o pagamento de impostos e o poder aquisitivo da moeda cedo projetariam a figura estatal sobre o território.

No cenário político contemporâneo, as fronteiras estão numa posição central. Seja nas rotas de variados tipos de tráfico (armas, biopirataria, drogas, pessoas, etc.) ou no combate a imigrantes ilegais (CARNEIRO FILHO, 2013). Em 2016, na disputa entre Donald Trump e Hillary Clinton, elas foram até um dos temas centrais das eleições presidenciais estadunidenses.

2.1.1 Fronteiras e limites

A ordem política da atualidade exige precisão no reconhecimento das fronteiras de Estado. As faixas de território mais ou menos definidas não são mais aceitas, como o foram em outras épocas do passado. Cada governo do planeta anseia saber exatamente quais são as reais dimensões da área por ele gerenciada.

Há séculos atrás, estes elementos provavelmente não eram importantes na vida da maioria dos homens (quando a verdadeira luta diária constituía-se na busca pela sobrevivência).

Na contemporaneidade, o senso comum utiliza muitas vezes os termos fronteira e limite como se fossem sinônimos. Antes de tudo, é necessário diferenciar os conceitos, a fim de que não se incorra no erro. Na ciência geográfica existe uma acentuada diferença entre os vocábulos.

O limite é reconhecido como linha (que não pode ser habitada), enquanto a fronteira diz respeito à ocupação de uma faixa, dentro da qual os naturais e os habitantes de Estados vizinhos podem desenvolver intenso intercâmbio (MARTIN, 1998).

Segundo Machado (1998), a fronteira está orientada “para fora” (forças centrífugas) e o limite “para dentro” (forças centrípetas). A primeira é considerada como uma fonte de ameaça e perigo (por poder desenvolver interesses contrários aos do governo central). Já o segundo não possui existência material, é um polígono e é mantido pelo Estado.

Outro diferencial é o fato de que a fronteira constitui-se como um lugar de comunicação e troca e o limite é um elemento de separação entre unidades políticas soberanas, sustentado por bases jurídicas (MACHADO, 2000).

Martin (1998) argumenta que os limites podem ser alterados sem grandes transtornos, desde que dois países litigantes tenham disposição para fazê-lo.

Hoje em dia, é justamente a Europa que questiona os termos de limite e fronteira. Continente que os institucionalizou no passado. Esta circunstância estaria atribuída à ideia de que eles são um obstáculo à liberdade coletiva e individual. Indagação inserida em um contexto de atribuição de funções negativas para as divisões entre Estados (MACHADO, 2002).

Raffestin (1993) crê que a abolição das fronteiras-limites (divulgada por alguns estudiosos) não faz o menor sentido, tendo em vista que elas seriam uma necessidade incontornável. Constituir-se-iam em um mecanismo de regulação que existe com razão de combater o perigo do caos.

2.2 Cidades gêmeas

De acordo com a portaria nº 125 de 21 de março de 2014 (Diário Oficial da União), cidades gêmeas são consideradas os municípios cortados pela linha de fronteira (fluvial ou seca), articulados ou não por obra de infraestrutura, os quais apresentem enorme potencial de integração cultural ou econômica, podendo ou não ter uma conurbação ou semi-conurbação com uma localidade do país vizinho. As municipalidades que apresentem individualmente uma população menor do que dois mil habitantes não são enquadradas na categoria.

O Rio Grande do Sul é o estado brasileiro que mais apresenta cidades gêmeas. A fronteira com a Argentina está repleta delas (Mapa 02).

MAPA 02: Cidades gêmeas na fronteira Brasil - Argentina



Fonte: CARNEIRO FILHO, C. P.; 2013.

As cidades gêmeas apresentam facilidades para a integração, contando com um acentuado fluxo de capitais, mercadorias e pessoas. No entanto, também podem apresentar inúmeros problemas relacionados ao contrabando, entorpecentes, evasão de divisas, entrada de indivíduos ilegais, tráfico humano, violência, entre outras questões.

A sua existência está ligada a processos históricos, as características territoriais da zona de fronteira, a densidade e distribuição demográfica, a localização dos eixos de conexão terrestres, as políticas e planejamentos governamentais e a presença de obstáculos naturais.

No Brasil são reconhecidas 32 cidades gêmeas. O Rio Grande do Sul contém onze delas: Aceguá, Barra do Quaraí, Chuí, Itaqui, Jaguarão, Porto Mauá, Porto Xavier, Quaraí, Santana do Livramento, São Borja e Uruguaiana (BRASIL, 2016).

Por sua posição singular, as cidades gêmeas originariam subespaços estruturados no interior da faixa de fronteira. Locais onde se realizariam preferencialmente os fluxos transfronteiriços. As mesmas estariam distantes do cenário de estagnação ao qual geralmente são associadas e inserir-se-iam em múltiplas redes (ampliadoras de sua capacidade relacional) (STEIMAN, 2002).

2.3 Arco Sul

A Proposta de Reestruturação do Programa de Desenvolvimento da Faixa de Fronteira (2005) promove a divisão da Faixa de Fronteira⁹ brasileira em três grandes Arcos: o Arco Norte (Amapá, Pará, Amazonas, Roraima e Acre), o Arco Central (Rondônia, Mato Grosso e Mato Grosso do Sul) e o Arco Sul (Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul).

O Arco Sul trata-se do espaço com a mais intensa influência do legado socioeconômico europeu ao longo da faixa. Também constitui-se como o local mais intensamente afetado pelas dinâmicas transfronteiriças ligadas ao

⁹ Faixa de 150 km de largura, paralela à linha divisória terrestre do território nacional.

MERCOSUL. Ele possui uma das fronteiras mais permeáveis e de interações mais intensas com os países vizinhos (MI, 2005).

A ocupação desta parte do território nacional iniciou com as possessões portuguesas e espanholas durante o período colonial. No período das reduções jesuíticas, já existiam consideráveis fluxos na fronteira entre Portugal e Espanha (contrabando, gado, indígenas, membros da Companhia de Jesus, tropas, etc.). Nos séculos XIX e XX, a área fronteira sofreu significativa influência das imigrações alemã e italiana.

A estrutura fundiária em pequenas e médias propriedades rurais entre o norte gaúcho e o sudoeste paranaense do Arco Sul produziu uma próspera e diversificada base produtiva (MI, 2005). Há inúmeras criações (aviárias, bovinas e suínas) e plantações (de eucalipto, fumo, milho, soja, trigo, uva, entre outras).

2.4 Transfronteirizações

Um fenômeno que afeta as cidades fronteiriças é a transfronteirização. Ela pode ser entendida como o conjunto de processos de aproveitamento e valorização de uma fronteira, limite territorial que separa dois sistemas econômicos, políticos e socioculturais. Em seu âmbito os habitantes transcendem a fronteira e incorporam-na em sua existência de variadas formas (LIGRONE, 2006 apud CARNEIRO FILHO, 2013).

O conceito refere-se à complexidade das dinâmicas territoriais no contexto da mobilidade populacional. Resulta das convivências proporcionadas entre os contornos internacionais, que promovem a miscigenação de costumes e hábitos (com caráter de formação sociocultural integrada) (AZEVEDO, 2015).

A transfronteirização é um conjunto de estratégias de atores públicos e privados visando o desenvolvimento de ações diversas de integração supranacional (CARNEIRO FILHO, 2013).

Rückert & Grasland (2012) enfatizam que o termo não está acabado. Ele refletiria a tentativa teórico-metodológica de explicar os atuais processos em diferentes realidades macro e microrregionais. Estaria inserido em um contexto

mundial de regionalização, em que países formam blocos de comércio (CARNEIRO FILHO, 2013).

A transfronteirização afeta a função e a dinâmica de regiões fronteiriças, por meio de interações culturais, econômicas, étnicas, sociais, políticas, entre outras.

No caso específico do MERCOSUL, na Bacia do Prata, Rückert e Dietz (2012) questionam se estaria efetivamente em formação uma macrorregião transfronteiriça no núcleo geoeconômico do bloco. Conforme os autores, uma nova governança emergente nos espaços fronteiriços é um novo aspecto de gestão territorial dos países da região, sendo interessante o apoio e o estímulo dos governos da união aduaneira.

No entanto, deve-se ressaltar que apesar da transfronteirização estar em voga em meio à globalização, ela também pode ter efeitos adversos. Carneiro Filho (2013) pontua quesitos positivos (cooperação, desenvolvimento, intercâmbio, integração) e negativos (criminalidade, contrabando, tráfico diversos, etc.). Ações de atores das escalas internacional, nacional, regional e local causam acentuados impactos nas regiões fronteiriças.

2.5 Defesa e segurança

Na esfera política, segurança e defesa são empregadas muitas vezes como termos de igual significado, porém na prática existem diferenciações. A primeira diz respeito a um estado desejável, uma situação que permita aos cidadãos a manutenção de laços estáveis (quer nos aspectos culturais como nos comerciais), enquanto defesa refere-se ao conjunto de ações militares objetivando assegurar o estado de segurança (PROENÇA JR e DINIZ, 1998 apud FAGUNDES, 2015, p. 05).

A segurança seria gerida pelo Ministério da Justiça ou Ministério do Interior. A defesa, por sua vez, ficaria ao encargo do Ministério da Defesa. Deste modo, as atribuições de jurisdição seriam distintas, bem como os usos coercitivos (FAGUNDES, 2015).

Apesar de serem separados na esfera governamental, os aparatos de segurança e defesa cada vez mais vêm trabalhando em conjunto, principalmente no âmbito do compartilhamento de informações. Os desafios do cenário contemporâneo levaram a modificações nas relações institucionais. Mudanças ocasionadas em parte pela sofisticação crescente das redes criminosas.

No que tange as fronteiras, Costa (2016) argumenta que os vínculos crescentes entre defesa e segurança pública induzem a uma estreita cooperação neste setor, mas esta se vê limitada pela forte assimetria de recursos e por um ainda insistente déficit de confiança entre os respectivos órgãos de segurança presentes nos espaços fronteiriços.

A segurança e a defesa se fazem imprescindíveis aos Estados ao longo dos séculos. No entanto, nos últimos anos, no Brasil, parece que têm sofrido uma defasagem de investimentos, frente às enormes necessidades estruturais e de carência de pessoal que possuem.

Fagundes (2015) enfatiza que as discussões sobre defesa ainda restringem-se muito aos militares, com fraco interesse do Poder Legislativo, acarretando em um pequeno número de parlamentares preparados para lidar com a temática. O país ainda precisaria crescer neste sentido.

2.6 Comércio exterior

Comércio exterior é o conjunto de relações comerciais entre Estados, com o intuito de exportar os artigos produzidos no país ou importar mercadorias fabricadas em nações estrangeiras.

A seguir aponta-se alguns conceitos e variáveis sobre comércio exterior, de acordo com o Sistema de Análise das Informações de Comércio Exterior (Alice Web 2), que divulga as estatísticas brasileiras de exportações e importações.

Quadro 1: Conceitos e variáveis relativos ao comércio

Exportação	Significa as mercadorias enviadas ao exterior;
Importação	Refere-se à entrada de produtos provindos de um país estrangeiro;
Mercadorias	Constituem-se como os bens ou produtos que podem ser adquiridos ou comercializados;
Saldo comercial	Corresponde à subtração das exportações menos as importações. Se o saldo é positivo, é denominado de superávit. Se o saldo é negativo, chama-se déficit;
Corrente de comércio	É a soma das exportações com as importações e representa o total comercializado por um país com o exterior.

Elaboração: LANG, J. C., a partir de Alice Web 2.

O comércio exterior envolve a gestão do processo de compras e vendas, no que tange a artigos e serviços. As medidas que impõem restrições às transações comerciais entre países são conhecidas como barreiras alfandegárias.

2.7 O Acordo de Complementação Econômica 14 (ACE 14)

Em 1988, os governos brasileiro e argentino assinaram o “Tratado de Integração, Cooperação e Desenvolvimento”. O acordo visava originar uma área de livre comércio entre os dois países, em um prazo de no máximo dez anos. Na ocasião, 24 protocolos entraram em vigor. Os documentos estabeleciam parcerias em vários temas, tais como bens de capital, produtos industrializados, transporte marítimo, transporte terrestre, trigo, entre outros (MDIC, 2016).

Em 1990, autoridades do Brasil e da Argentina realizaram a assinatura do Acordo de Complementação Econômica nº 14 (ACE 14), que incorporou os 24 protocolos anteriormente estabelecidos e deu embasamento ao Tratado de Assunção.

Ele (ACE 14) tinha três objetivos principais, aos quais eram: a) facilitar a criação das condições necessárias ao estabelecimento de um bloco econômico; b) instigar a complementação econômica a fim de otimizar os fatores de produção e alcançar escalas operacionais eficientes; c) e estimular investimentos orientados a um intensivo aproveitamento dos mercados e da capacidade competitiva de ambos os países nas correntes de intercâmbio regional e planetária (DAI, 1991).

Ao longo dos anos, uma infinidade de acordos e protocolos foram constituídos pelos dois países para aperfeiçoar e regular as relações comerciais. A legislação recebia forte influência do desenrolar dos acontecimentos a nível global, da mudança dos governantes nos sistemas democráticos e das oscilações econômicas.

O MERCOSUL auxiliou no fortalecimento dos laços entre os dois Estados, elevando significativamente o montante dos fluxos entre ambos. A política comum entre as nações integrantes da união aduaneira e o comércio intrazona produziram efeitos benéficos às economias. Ao invés de enfatizar rivalidades históricas da Bacia do Rio da Prata, procurou-se promover a cooperação e o entendimento entre os povos.

Muitas transnacionais (considerando questões de custos e logística), por exemplo, aproveitam-se do acordo e de incentivos oferecidos pelas autoridades para produzirem peças. Os objetos podem vir a ser exportados a outras unidades da empresa fora do país e servir no processo de montagem de veículos (tanto no Brasil como na Argentina).

2.8 Transporte internacional de cargas

O transporte internacional de cargas é a operação de transladar produtos (cargas), dispondo de um serviço (frete), por um determinado preço,

do país exportador até o país importador dos mesmos. Ele pode ser realizado por via aérea, aquática, terrestre ou por uma combinação de modalidades (transporte intermodal) (ALADI, 2016).

O transporte rodoviário é o mais rotineiro, todavia caracteriza-se por: alto consumo de combustíveis; aumento dos acidentes de trânsito; congestionamento de rodovias; e por ser menos eficiente e barato em comparação a outros tipos de transporte. É denominado usualmente de TRIC (transporte rodoviário internacional de cargas).

O tráfego de caminhões prejudica seriamente o estado das estradas, libera grande quantidade de poluentes na atmosfera, é responsável por ocasionar anualmente muitas mortes e não é tão prático quanto outros meios de deslocamento de mercadorias.

O transporte ferroviário pode oferecer custos menores, porém exige inicialmente investimentos em ferrovias e criação de infraestrutura logística.

Grandes extensões da rede ferroviária nacional estão abandonadas ou em situação precária, devido à falta de modernização por parte do setor privado e público e o *lobby* das transportadoras internacionais (rodoviárias).

No MERCOSUL, se encontra em vigor o Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT), estabelecido entre Argentina, Bolívia, Brasil, Chile, Peru, Paraguai e Uruguai, ao qual determina regras aos transportes ferroviário e rodoviário. A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) é o órgão brasileiro responsável pela aplicação e negociação de convenções internacionais.

O Brasil mantém historicamente acordos de transporte internacional terrestre (principalmente rodoviário) com quase todos os Estados da América do Sul. Colômbia, Equador, Suriname e Guiana Francesa ainda negociam com o governo brasileiro. A Guiana possui apenas interesse em transações de transporte rodoviário. Entre o país e a Venezuela estão estabelecidos apenas acordos rodoviários (ANTT, 2016).

Na América do Sul, o transporte internacional de cargas tem evoluído enormemente após o Tratado de Assunção. A tendência é de expansão do consumo e da economia nas próximas décadas, principalmente devido ao crescimento demográfico.

2.9 Portos secos

Porto seco ou estação aduaneira interior (EADI) é uma aduana acoplada a armazém público, gerida por empresa privada, que também pode ser responsável por cuidar da logística do fluxo de cargas (terminais intermodais) (MACHADO, 1998). Situa-se em zona secundária¹⁰, costumeiramente no interior do país. Objetiva facilitar o processo de desembaraço aduaneiro, contribuindo para dar mais rapidez aos trâmites burocráticos relacionados à entrada e saída de carregamentos.

O estabelecimento é instalado de preferência nas adjacências às regiões consumidoras e produtoras. Foi criado com o desígnio de desafogar a movimentação de mercadorias em zonas primárias¹¹. A EADI possibilita serviços de armazenagem, controle, desembaraço, desova, movimentação de contêineres e mercadorias, proteção contra roubos, entre outros.

Oferece vantagens como: o baixo custo de armazenagem, a diminuição de riscos, o estoque de segurança, a facilidade na comunicação com os órgãos anuentes, a interferência de eventos externos minimizados (greve, fiscalização, volume de processos, etc.), a garantia de prazos, a melhor visualização dos custos (custos pré-definidos), o menor tempo de processo, a não geração de demurrage¹², a possibilidade de utilização de regimes aduaneiros especiais (entrepasto aduaneiro, retirada parcial, desembaraço fracionado, trânsito aduaneiro, entre outros), a segurança da carga, o seguro aduaneiro (impostos suspensos até a zona secundária) e o trânsito documental simplificado (proximidade geográfica) (IB SOLUTIONS, 2016).

¹⁰ Armazém autorizado pela alfândega a realizar o desembaraço bem como o pagamento dos impostos (IBÉRICA ASSESSORIA ADUANEIRA, 2016).

¹¹ Área ocupada pelos portos, aeroportos e/ou pontos de fronteira alfandegadas (IBÉRICA ASSESSORIA ADUANEIRA, 2016).

¹² Sobreestadia. Multa determinada em contrato, que deve ser paga pelo contratante de um navio, quando este demora mais do que o combinado nos portos de embarque ou de descarga (PORTOS SEM PAPEL, 2016).

2.10 MERCOSUL

Em 26 de março de 1991, Argentina, Brasil, Paraguai e Uruguai assinaram o Tratado de Assunção, criando o Mercado Comum do Sul (MERCOSUL). Os propósitos do acordo eram: a integração dos Estados partes através da livre circulação de bens, fatores produtivos e serviços; a adoção de uma política comercial conjunta; a coordenação de políticas macroeconômicas e setoriais; o estabelecimento de uma Tarifa Externa Comum (TEC); e a harmonização de legislações no grupo (MERCOSUL, 2016).

Em 1994, foi estabelecido o Protocolo de Ouro Preto, reconhecendo a personalidade jurídica de direito internacional do bloco e atribuindo-lhe a competência para negociar parcerias com outros países, grupos de Estados e organismos internacionais.

Atualmente o Chile (1996), o Peru (2003), a Colômbia (2004), o Equador (2004), a Bolívia (em processo de adesão) são Estados associados do MERCOSUL. Guiana e Suriname assinaram um acordo de associação, todavia tal proposta necessita de aprovação legislativa para entrar em vigor.

O bloco econômico conta com 290 milhões de habitantes (70% da população sul-americana), Produto Interno Bruto (PIB) de U\$ 3,3 trilhões de dólares e um território de 12,7 milhões de quilômetros quadrados (BRASIL, 2016). É considerado uma potência agrícola, por ser o maior produtor do mundo em inúmeros gêneros alimentícios (como o açúcar e a soja, por exemplo).

2.11 Espaço urbano em cidades de fronteira

As cidades em zonas de fronteira podem adquirir funções diferenciadas devido a sua singular localização. Braga (2013) argumenta que elas tornam-se pólos de integração transnacionais, destacando-se os processos de conurbação transnacionais a que estão sujeitos.

A vida cotidiana dos habitantes destas áreas também é distinta da vida de moradores de outras áreas do país. Existe um intercâmbio e relacionamento cultural, econômico, linguístico e social bem maior com os países vizinhos.

Braga (2013) pontua que a contiguidade entre cidades localizadas de ambos os lados da fronteira geopolítica pode facilitar interações e intercâmbios transnacionais, ao mesmo tempo, que as restrições à integração entre políticas públicas são reproduzidas a partir de ordens sociais e bases culturais armazenadoras de diferenças entre si.

As cidades em zonas de fronteira apresentam similaridades, porém também apresentam particularidades próprias. Existe uma gama de elementos, físicos e humanos, que colaboram para esta diferenciação espacial.

Na fronteira Brasil – Argentina vê-se pessoas falando a língua espanhola, anúncios e propagandas no idioma hispânico, estrangeiros locomovendo-se, efetuando compras ou trabalhando no Brasil, placas de veículos de Estados que fazem divisa com o país e descendentes hispanos tendo relações afetivas, econômicas e sociais com brasileiros.

As cidades de fronteira desempenham um importante papel na interação e integração entre os países sul-americanos, especialmente após o nascimento do MERCOSUL (COELHO & REIS; 2011).

Braga (2013) argumenta que aglomerados urbanos fronteiriços estão predispostos, pela contiguidade, a uma maior conectividade e integração com o exterior. Inúmeras relações exógenas e endógenas acabam estabelecendo-se entre os agentes.

Coelho e Reis (2011) concluem que as cidades de fronteira podem ser consideradas fronteiras “vivas” e locais onde o espaço urbano tem vitalidade, devido à variedade de fluxos que passam por ele.

Elas não são áreas estáticas. Apresentam uma forte dinamicidade. Detêm uma natureza múltipla, representando o contato e a separação. Manifestam forças econômicas, sociais e políticas que empurram-nas para serem um ponto de encontro com os países vizinhos. No saber comum, são as “portas de entrada” para o interior do território nacional.

Os aparatos estatais de controle e regulação parecem fazer-se mais presentes nas cidades de fronteira do que em locais situados em áreas não fronteiriças.

2.12 Operacionalização de conceitos

O quadro abaixo reúne os principais conceitos e noções que deram embasamento à investigação, a fim de realizar uma síntese dos termos (antes de ingressar propriamente no comércio exterior, na defesa e na segurança em Uruguiana).

Quadro 02: Principais conceitos e noções da pesquisa

Transfronteirizações	Conjunto de processos de aproveitamento e valorização de uma fronteira (que separa dois sistemas econômicos, políticos e/ou socioculturais) (LIGRONE, 2006 apud CARNEIRO FILHO, 2013);
Fronteiras	Processos que envolvem várias dimensões, entre infraestruturas comuns, fluxos econômicos e populacionais, relações culturais, institucionalidades interestatais e acordos bi, tri ou multilaterais (RAFFESTIN,1993; MASSARDIER, 2003; AMILLHAT-SZARY, 2010 apud RÜCKERT et al., 2013); Relacionam-se às divisas político-territoriais entre Estados; As fronteiras estão marcadas por constantes aberturas e fechamentos, “ <i>borderings and reborderings</i> ”;
Comércio exterior	Conjunto de relações comerciais entre Estados, com o intuito de exportar artigos produzidos por um país ou importar mercadorias fabricadas em nações estrangeiras;
Defesa	Refere-se ao conjunto de ações militares objetivando assegurar o estado de segurança (PROENÇA JR & DINIZ, 1998 apud FAGUNDES, 2015, p. 05);

Segurança

A defesa fica ao encargo do Ministério da Defesa;

Diz respeito a um estado desejável, uma situação que permita aos cidadãos a manutenção de laços estáveis (quer nos aspectos culturais como comerciais) (PROENÇA JR & DINIZ, 1998 apud FAGUNDES, 2015, p. 05);

É gerida pelo Ministério da Justiça ou Ministério do Interior;

Cidades gêmeas

Municípios cortados pela linha de fronteira (fluvial ou seca), articulados ou não por obra de infraestrutura, os quais apresentem enorme potencial de integração cultural ou econômica, podendo ou não ter uma conurbação ou semi-conurbação com uma localidade do país vizinho, bem como manifestações dos problemas característicos das fronteiras. Detêm população maior que dois mil habitantes (MINISTÉRIO DA INTEGRAÇÃO NACIONAL, 2013).

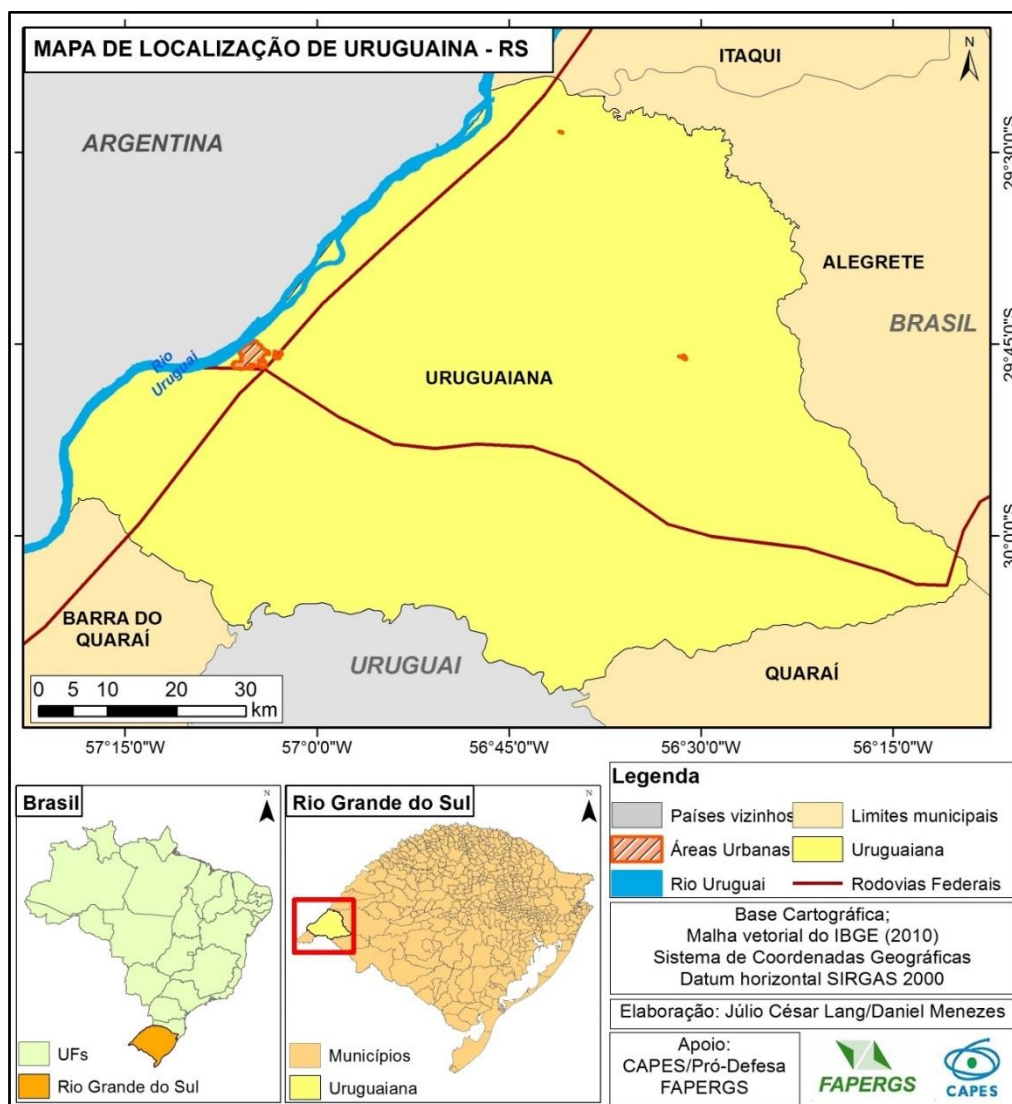
Elaboração: LANG, J. C., 2016.

Deve-se ressaltar que em determinados casos, o governo pode definir ou modificar o significado de um termo, eventualmente acarretando em mudança de emprego. Os conceitos nem sempre são estáticos ao longo do tempo. É o caso da portaria nº 125 de 21 de março de 2014 (Diário Oficial da União), que concedeu o atual sentido às cidades gêmeas.

3 ASPECTOS GERAIS DO MUNICÍPIO DE URUGUAIANA

Uruguiana situa-se no extremo ocidental do Rio Grande do Sul, na Microrregião da Campanha Ocidental (pertencente à Mesorregião do Sudoeste Rio-Grandense). Localiza-se na latitude $29^{\circ} 45' 17''$ S e na longitude $57^{\circ} 05' 18''$ O (Mapa 03). Constitui-se como um dos nove municípios brasileiros com tríplice fronteira. Faz divisa com a Argentina a leste e com o Uruguai ao sul. É cidade gêmea de Paso de los Libres.

MAPA 03: Mapa de localização de Uruguiana



O município detém população de 125.435 habitantes, área de 5.703,586 km² e densidade demográfica de 21,99 hab./Km² (IBGE, 2013). É o terceiro maior em território no Rio Grande do Sul e o primeiro em população na Fronteira Oeste gaúcha.

Uruguaiana beneficia-se da proximidade de Assunção, Buenos Aires, Montevideu e Porto Alegre. Constitui-se como um importante corredor de passagem de mercadorias até Santiago e São Paulo, expressivos centros urbanos sul-americanos. É servida por duas rodovias nacionais (BR 290 e BR 472) e três rodovias estaduais (ERS 183, ERS 596 e ERS 566), bastante utilizadas nas operações de exportação.

3.1 Aspectos históricos

Segundo Coelho (2008), Uruguaiana (desde a fundação em 1843 até o final do século XIX) estava muito mais próxima em suas relações de vida e comércio de Buenos Aires e Montevideu do que de Porto Alegre e Rio Grande. O contato com Paso de los Libres era forte. A ligação difícil com as principais cidades do estado fazia com que ela se voltasse para o núcleo urbano em formação do país vizinho.

Em seus primórdios, a pecuária e a prática contrabandista eram as atividades mais expressivas no local. A criação do núcleo se apoiava na necessidade de um posto fiscal de controle do contrabando na fronteira (COELHO, 2008).

A implantação de ferrovias e rodovias - objetivando a articulação territorial - contribuiu para consolidar Uruguaiana como ponto estratégico no comércio da Bacia do Prata. A inauguração da Ponte Internacional Getúlio Vargas – Agustín Justo (1947) e o surgimento do MERCOSUL (1991) são dois outros eventos relevantes para esta emergência.

Até a emancipação de Barra do Quaraí, em 1995, a municipalidade esteve ligada a Bella Unión/Uruguai. A separação barrense ocasionou o desaparecimento da característica e a diminuição territorial de 1.056,146 Km². Os setores primário e terciário do distrito contribuíam para o aumento da

arrecadação municipal uruguaianense. O setor secundário não era expressivo na área.

3.2 Aspectos econômicos

O PIB de Uruguaiana (R\$ 1.486.753.000 reais) é o 15º maior PIB entre os municípios gaúchos. O setor de serviços corresponde a 68% (R\$ 1.017.110.000) na somatória de bens e serviços produzidos na economia em um ano (Figura 01). O setor primário participa com 21% (R\$ 306.328.000). O setor secundário colabora apenas com 11% (R\$ 163.315.000) (IBGE, 2013).

O município tem um sério problema a enfrentar nas próximas décadas: o baixo número de indústrias e a sua pequena participação na geração de riquezas, comparado ao setor primário e ao setor terciário.

FOTO 01: O setor de serviços é o de maior participação no PIB de Uruguaiana



Fonte: LANG, J. C., 2016.

Segundo Coelho (2008), a economia da “metade Sul” do Rio Grande do Sul vem sendo foco de estudo e preocupação. A tradição agropecuária (criação

bovina e produção extensiva de grãos) teria tornado-se insuficiente para o desenvolvimento humano e urbano da região.

O governo federal buscou desenvolver ações de promoção do desenvolvimento no local. A criação da Universidade Federal do Pampa (Unipampa) no antigo campus pertencente à Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul (PUC-RS) em 2009 visou reversão do quadro adverso. A presença de universidade traz impactos positivos, tais como o aquecimento do setor imobiliário (aluguel de imóveis) e de serviços (hotéis, lojas, restaurantes, supermercados, etc.) (CARNEIRO FILHO & LANG, 2014).

O comércio exterior e o transporte internacional de cargas auxiliam na arrecadação municipal e na criação de empregos em Uruguaiana. Em 2010, as atividades eram responsáveis por 600 despachantes aduaneiros, 300 empresas transportadoras internacionais e R\$ 100 milhões de reais em arrecadação mensal de impostos e taxas federais (NINO, 2012).

Embora hajam benefícios (injeção de capitais e criação de postos de trabalho) provenientes da condição fronteiriça de Uruguaiana, também há fatores negativos reflexos desta população flutuante. O consumo de álcool e drogas, a prostituição e o roubo de cargas são exemplos (SESCSP, 2015).

3.3 Aspectos populacionais

Entre 1991 e 2010, houve um acréscimo populacional de 7.979 habitantes em Uruguaiana (IBGE, 2016). O sexo feminino corresponde a 51% (64.426) da população e o sexo masculino a 49% (61.009) (IBGE, 2013).

Entre as principais razões para a diminuição estão à emigração de cidadãos por questões de estudo e trabalho, a desesperança em relação a melhores condições de vida e a queda na natalidade.

A instalação da Unipampa visou conceder novo dinamismo a área. A ideia de estabelecer o ensino universitário na faixa de fronteira tinha como propósito a fixação dos jovens na região (CARNEIRO FILHO & LANG, 2016). O governo federal tentou minimizar o processo de estagnação econômica local e promover o desenvolvimento regional.

Uruguaiana recebe um grande fluxo de visitantes por ano. Segundo a Polícia Federal, em 2015, mais de 1,1 milhão de pessoas cruzaram a ponte internacional. As atividades do comércio exterior, do transporte internacional e o elo físico entre Brasil e Argentina são os fatores preponderantes que explicam o fenômeno.

3.4 Transporte e locomoção

A BR 290 (Rodovia Osvaldo Aranha) interliga Osório a Uruguaiana (FIGURA 02). A estrada passa por municípios como Pantano Grande, Cachoeira do Sul, São Gabriel, Rosário do Sul e Alegrete. Está com diversos trechos com mau estado de conservação. Uruguaiana situa-se há 649 quilômetros da capital gaúcha.

FOTO 02: Trecho da BR 290 em Uruguaiana



Fonte: LANG, J. C., 2016.

A BR 472 inicia em Frederico Westphalen e encerra-se em Barra do Quaraí (FIGURA 03). O tráfego acentua-se em São Borja. A estrada percorre a região da Fronteira Oeste do Rio Grande do Sul, em direção paralela ao Rio Uruguai.

FOTO 03: Vista da BR 472



Fonte: LANG, J. C., 2016.

No presente, pequenas embarcações têm percorrido o Rio Uruguai, entre Uruguaiana e São Borja. A distância entre os dois locais é de aproximadamente 210 km.

À medida que se sobe para a nascente do curso fluvial, a navegação torna-se mais difícil. A atividade fica totalmente impraticável em seu trecho superior, devido às variações significativas de vazão dos rios, o relevo acidentado e problemas de assoreamento (BRASIL DAS ÁGUAS, 2016).

O espaço uruguaiense é cortado por via ferroviária. A administração da ferrovia está ao encargo da empresa Rumo. Existe integração com a Argentina, por meio da ponte rodoferroviária internacional. O período da concessão vai até 2027.

Os terminais ferroviários que apresentam maior concentração de cargas localizam-se há algumas centenas de quilômetros de Uruguaiana. A região metropolitana de Porto Alegre, Cruz Alta e Passo Fundo destacam-se no cenário (ATLAS SOCIOECONÔMICO RS, 2016).

Em termos de tráfego aéreo, a cidade conta com o Aeroporto Internacional Rubem Berta, que possui ligação com diversos aeroportos do país e do Exterior. A Infraero absorveu-o em 1980. É um dos maiores

aeroportos do interior do Estado, com mais de 700 mil metros de área construída.

Constitui-se como a principal forma de acesso à Argentina e ao Chile, no que tange a voos internacionais conduzindo empresários do ramo de carga (INFRAERO, 2016).

Os passageiros que partirem de Uruguaiiana podem chegar a São Paulo, através dos aeroportos de Congonhas, Guarulhos e Viracopos, com apenas uma parada em Porto Alegre. É possível também a conexão com Belo Horizonte, Campinas, Chapecó, Curitiba, Foz do Iguaçu, Joinville, Maringá, Navegantes, Pelotas, Rio de Janeiro, entre outras, a partir da capital gaúcha (CLIC RBS, 2015).

3.5 Agricultura

Uruguaiiana é reconhecida pela produção de arroz e pelos vastos rebanhos bovinos, bubalinos e equinos. Desde o tempo das sesmarias¹³, o local é famoso pela criação extensiva de gado. Enormes fazendas e plantações estão presentes na área rural, antes da entrada na cidade.

Em 2013, o município produziu 2,4 milhões de toneladas de arroz, compondo 30% do total colhido no Rio Grande do Sul (ABIAP, 2013). A saca de 50 quilos estava sendo comercializada por R\$ 33 reais, em média.

A qualidade da carne de Uruguaiiana é reconhecida nos supermercados gaúchos, porém muitos uruguaienses curiosamente preferem mais o artigo importado da Argentina ou do Uruguai (pelo suposto melhor sabor). Ilegalmente diversos brasileiros cruzam o limite internacional levando-a escondida nas mochilas¹⁴ na volta para casa.

¹³ A lei de sesmarias foi instituída pelo rei português Dom Fernando I, em 1375. Tinha o propósito de combater a grave crise na produção de alimentos e no abastecimento. Em 1530, a medida passou a ser aplicada no Brasil.

¹⁴ No retorno ao Brasil muitos brasileiros não temem serem pegos pelas autoridades levando carne escondida nas bolsas, com o objetivo do consumo próprio. Os indivíduos acreditam que não serão capturados, devido a gigantesca movimentação na Ponte Internacional Getúlio Vargas – Agustín Pedro Justo e a impossibilidade da Polícia Federal e da Receita Federal de fazerem uma rigorosa fiscalização em todos os veículos que cruzam o limite internacional.

Bene apud Coelho e Bêrni (2004) explica uma importante característica da cidade na República Velha (1889-1930), a qual continua em vigor até nossos dias: apesar das baixas temperaturas locais em determinadas épocas do ano (responsáveis por queimar as gramíneas), o gado mantém-se em boas condições na municipalidade (em relação a outras regiões do país).

Padrões zootécnicos importados da Argentina, dos Estados Unidos, da Inglaterra e do Uruguai (relacionados à importação de touros superiores) ajudaram Uruguaiana a tornar-se famosa pela excelência da carne bovina produzida (COELHO, BÊRNI; 2004).

O efetivo dos rebanhos no município em 2014 foi um dos mais significativos no Rio Grande do Sul: 353.054 bovinos, 20.853 equinos e 2.247 bubalinos (IBGE, 2016).

FOTO 04: Peão tocando as ovelhas em propriedade rural de Uruguaiana (1959)



Fonte: IBGE, 2016.

Na década de 1940, sob iniciativa do Instituto Rio Grandense do Arroz, iniciou-se a difusão do plantio de arroz em Uruguaiana. Na década de 1950, a prática expandiu-se, constituindo uma das mais consideráveis inovações na estrutura econômica do município (COELHO e BÊRNI, 2004).

O modelo predominante continua a ser o de pouca concentração demográfica e imensas propriedades rurais. Centenas de pessoas migram a cada ano do local, buscando melhores oportunidades de vida.

Uma possibilidade para o desenvolvimento uruguaianense constitui-se na diversificação da estrutura produtiva, em empreendimentos como a avicultura, o reflorestamento, a suinocultura, a vitivinicultura, entre outros. A especialização em um setor não tão usual na região é uma possibilidade de aumentar a renda dos produtores agrícolas.

3.6 A cidade de Paso de los Libres

Paso de los Libres é uma cidade argentina da província de Corrientes. Situa-se na margem ocidental do Rio Uruguai. É conhecida na Argentina como um dos principais pontos de acesso ao Brasil.

Na atualidade a municipalidade conta com 45.805 habitantes (INDEC, 2016). A maior parte da população é de baixa renda. A pobreza é percebida nas velhas moradias e prédios que estão amplamente espalhados pelo seu núcleo urbano. É considerada uma das áreas mais carentes do país.

De acordo com Müller (2001), as condições de vida da população de Paso de los Libres são bem piores do que a dos cidadãos uruguaianenses. A província de Corrientes está enfrentando dificuldades econômicas e a crise refletiu-se sobre as municipalidades integrantes.

O governo federal nomeou um representante para intervir na situação em 2000, a fim de superar o mau momento.

Naquele ano, uma moeda (CECACOR¹⁵) foi instituída, com a finalidade de pagar o funcionalismo público, que estava com os salários atrasados. O comércio de Uruguaiana foi obrigado a aceitar o papel. O “bônus” foi extinto e a questão salarial normalizada nos primeiros cinco anos da primeira década do século XXI (COELHO, 2008).

A economia de Paso de los Libres é bastante influenciada pelo câmbio. O setor terciário enfrenta grande instabilidade, em função das constantes mudanças cambiais. Turistas (especialmente brasileiros) têm ajudado a manter

¹⁵ *Certificación de Obligaciones de la Provincia de Corrientes.*

os estabelecimentos comerciais librenhos em funcionamento, através da compra de bens.

Libres caracteriza-se por ser o maior centro urbano da hierarquia de cidades da costa do Rio Uruguai, por ter a segunda maior aduana nacional, pela existência do COTECAR e pela forte presença de pecuária extensiva e plantações de arroz (COELHO, 2008).

4 INTERAÇÕES TRANSFRONTEIRIÇAS ENTRE URUGUAIANA E PASO DE LOS LIBRES

O capítulo expõe as interações transfronteiriças entre as cidades gêmeas de Uruguaiana e Paso de los Libres. Ressaltam-se os seguintes aspectos: a) o caso da segunda ponte sobre o Rio Uruguai, b) a Usina Termoelétrica, c) o câmbio, d) o turismo de compras à municipalidade argentina, e) a festividade do Carnaval, f) os trâmites migratórios, g) a implantação de *free shops* em cidades de fronteira gaúchas, h) o Programa Escola Intercultural de Fronteira (PEIF) e i) o Corredor Bioceânico Coquimbo (Chile) – Porto Alegre (Brasil).

4.1 O caso da segunda ponte sobre o Rio Uruguai

A Ponte Internacional Getúlio Vargas – Agustín Pedro Justo foi aberta ao público em 1945, apesar de só ter sido inaugurada em 1947. A obra mede 1.419 metros e é sustentada por 40 pilares de 12,5 metros de altura (CORREIO DO POVO, 1947).

A construção foi custeada com recursos do governo do Brasil e da Argentina. Em valores da época, a parte no território nacional e a parte no país vizinho requereram 50 milhões de cruzeiros e 100 milhões de cruzeiros, respectivamente. Em um período de rivalidades econômicas e políticas entre os dois Estados, a abertura oficial da ponte chamou a atenção em todo o hemisfério ocidental. O acontecimento recebeu ampla cobertura dos veículos de comunicação em diversos países (CORREIO DO POVO, 1947).

Uma via rodoviária e ferroviária sobre o Rio Uruguai fazia-se necessária, tendo em vista especialmente as necessidades de acesso e locomoção de milhares de brasileiros e argentinos, que deslocavam-se semanalmente entre o Brasil e a Argentina.

Ao longo de 1997, surgiria entre São Borja e Santo Tomé a Ponte Internacional da Integração (administrada atualmente pela Mercovia S. A.), que ampliou as possibilidades de ligação entre o Rio Grande do Sul e Corrientes.

Através da Ponte Internacional Getúlio Vargas – Agustín Pedro Justo e da Ponte Internacional da Integração, mercadorias são conduzidas aos mercados consumidores fora de seus países de origem, em valores correspondentes a bilhões de dólares ao ano. Operações que buscam atender carências, gerar divisas ao governo e a indivíduos associados ao setor (comerciantes, empresários, trabalhadores, etc.) e favorecer as balanças comerciais dos países da Bacia da Prata.

O prefeito uruguaianense recentemente anunciou que o município está promovendo estudos técnicos com o propósito de encontrar alternativas à materialização de uma segunda ponte no Rio Uruguai (CENÁRIO DO TRANSPORTE, 2015). O planejamento estratégico estaria sendo efetuado com a finalidade de garantir modernidade e segurança às próximas décadas.

Segundo o chefe do poder executivo municipal, a Ponte Internacional Getúlio Vargas – Agustín Pedro Justo tem condições estruturais adequadas, mas uma nova infraestrutura rodoviária (entre Uruguaiana e Paso de los Libres) poderia promover um melhor atendimento às demandas do comércio exterior.

Deve-se ressaltar que uma ponte¹⁶ possui significativa vantagem em relação à balsa¹⁷, pois pode ser atravessada a qualquer hora do dia. Já o segundo meio, opera apenas em horários restritos.

4.2 A Usina Termoelétrica de Uruguaiana: integração energética

No que tange à integração energética entre Brasil e Argentina, Uruguaiana possui uma das iniciativas de maior destaque.

¹⁶ A travessia da ponte só pode ser realizada por veículos. As autoridades não permitem o cruzamento a pé. Em Uruguaiana, a Receita Federal justifica o fato pelo temor de que as pessoas cometam suicídio, lançando-se nas águas do Rio Uruguai. No passado, mortes já teriam sido registradas.

¹⁷ Entre Itaqui e Alvear a balsa só funciona de segunda a sexta-feira, por exemplo (CARNEIRO FILHO, 2008).

O município orgulha-se de ter recebido a primeira usina do Brasil com funcionamento a partir de gás natural, em ciclo combinado entre turbina a gás e turbina a vapor. A infraestrutura vai de encontro à agenda sustentável que está evidência no século XXI. A produção de energia “limpa” é considerada um avanço frente ao uso de combustíveis fósseis, elementos suspeitos de provocarem o aquecimento global.

A Usina Termoelétrica de Uruguaiana foi inaugurada em 2000. É administrada pela AES Uruguaiana. Possui capacidade para abastecer mais de dois milhões de residências (G1, 2015). Em 2009, ela cessou as atividades, devido à suspensão do fornecimento de gás natural por uma empresa argentina.

Em 2013, 2014 e 2015 a usina operou em caráter emergencial por 60 dias, com a finalidade de ajudar a economizar água dos reservatórios das hidrelétricas. O gás usado foi importado de países como Trinidad e Tobago.

Em 2014, 200 pessoas foram envolvidas na reativação do estabelecimento. O religamento exigiu um investimento inicial de R\$ 20 milhões de reais (G1, 2014).

FOTO 05: Usina Termoelétrica de Uruguaiana



Fonte: LANG, J. C., 2016.

Em 2015, duas turbinas foram ligadas. Cada uma delas com capacidade de geração de energia de 250 megawatts (MW). Foi consumido 1.200.000 metros cúbicos de gás por dia no processo.

Em função das dificuldades enfrentadas para manter a usina em funcionamento, o governo pretende desmontar a usina. Em sete anos, o

empreendimento só trabalhou sete meses. A União propõe desmontá-la e instalar em outro lugar. O custo exato não foi calculado, todavia está na casa das centenas de milhões de reais (CLIC RBS, 2015). A operação só é factível se o custo for repassado às contas de luz.

4.3 Interações em função do comércio transfronteiriço: câmbio em Uruguaiana

Os lugares próximos aos limites internacionais ganham e perdem com diferenças de valor na moeda, oriundas do fato de pertencerem a unidades de Estado diferentes e também por efeito das mudanças de política econômica e social dos governos (MACHADO, 1989).

Entre Uruguaiana e Paso de los Libres, os fluxos mudam de direção com frequência. O câmbio¹⁸ influencia intensamente as injeções de capital em um país ou no outro. Há períodos em que os argentinos compram predominantemente no Brasil e épocas em que são os brasileiros que adquirem mercadorias ou serviços na Argentina.

Entre Uruguaiana e Paso de los Libres, é comum estabelecimentos aceitarem pagamento tanto em real como em dólar, peso argentino ou peso uruguaio. Cartazes e placas em lojas indicam os valores de produtos em real e peso argentino.

É possível efetuar compras com moeda estadunidense, todavia o fenômeno é mais raro. Em determinadas casas comerciais, vendedores fluentes em espanhol são colocados para facilitar as transações e vendas. Cada possível cliente é disputado com afinco.

As oscilações econômicas podem ser bruscas e é difícil atingir estabilidade nos setores de comércio formal e informal.

A cotação do dólar é um fator preponderante nas cidades fronteiriças. Provavelmente ela tenha mais influência ali do que em outras áreas do interior

¹⁸ Câmbio é a operação de troca de moeda de um Estado pela de outro (BANCO CENTRAL DO BRASIL, 2014).

do país. Cédulas norte-americanas decidem até mesmo o futuro do negócio, já que vasto número de artigos tem o preço cotado internacionalmente.

4.4 Turismo de compras a Paso de los Libres

Paso de los Libres está com aparência ruim. Prédios envelhecidos e com rachaduras estão distribuídos por toda cidade. Ruas com asfalto rachado e com buracos constituem a maioria das vias da área urbana (Foto 06). Existe acentuada movimentação de automóveis e pessoas nos horários de funcionamento comercial.

FOTO 06: Marco de boas vindas a Paso de los Libres



Fonte: LANG, J. C, 2016.

Em sua maioria as lojas abrem aproximadamente às oito horas da manhã e fecham ao meio dia. Por volta das dezesseis horas, dezesseis horas e trinta minutos, o comércio reabre as portas. A hora de atendimento nos estabelecimentos não é padronizada. Os trabalhadores do setor mercantil observam bastante o movimento de clientes.

O fechamento dos postos segue antigo costume castelhano: denominado popularmente de “sesta”. O hábito constitui-se como uma cochilada após o almoço (Foto 7).

Em Uruguiana é comum vislumbrar a opinião de que os turistas não vão a Paso de los Libres com o intento de conhecê-la, mas sim, apenas para abastecer o carro, fazer compras ou frequentar ambientes (cassinos, festas e restaurantes).

A cidade fronteiriça é um relevante ponto de entrada para a Argentina. O fato de não haver cobrança de pedágio sobre a ponte torna mais barata a viagem (se comparado ao percurso São Borja – Santo Tomé).

FOTO 07: Centro de Paso de los Libres



Fonte: LANG, J. C, 2016.

Produtos costumeiramente adquiridos são alfajores, azeites de oliva, cervejas, chocolates, combustíveis, cosméticos, peças de roupa, perfumes, queijos e vinhos. Os uruguaienses afirmam que nem todos os artigos oferecem preços vantajosos.

A instrução normativa nº 11 de 10/05/2016 do MAPA autorizou o ingresso de produtos de origem animal destinados ao uso e ao consumo humano ou animal (classificados como não presumíveis veiculadores de doenças contagiosas) no território nacional.

O documentou permitiu a entrada no Brasil de:

1) produtos cárneos industrializados, destinados ao consumo humano, limitados a 10 quilogramas por pessoa (concentrados de carne, bresaola, salame, *beef jerky*, carne bovina desidratada em pó, bacon, torresmo,

presuntos de maturação longa, charque, *jerked beef*, tasajo, gelatina e produtos colagênicos);

2) produtos lácteos industrializados, destinados ao consumo humano, limitados a 5 litros ou 5 quilogramas por pessoa (leite Ultra High Temperature, doce de leite, leite em pó, soro de leite em pó, manteiga, iogurte, bebida láctea fermentada, creme de leite, hidrolisado de proteína do leite, lactose, queijo com maturação longa e requeijão);

3) produtos derivados do ovo, limitados a 5 quilogramas por pessoa (ovo em pó, ovo líquido pasteurizado, clara de ovo, clara desidratada, conserva de ovos, gema de ovo, gema desidratada e ovo integral pasteurizado);

4) pescados, destinados ao consumo humano, limitados a 5 quilogramas por pessoa (defumado ou salgado);

5) produtos de confeitaria que contenham ovos, lácteos ou carne na sua composição, limitados a 5 quilogramas por pessoa;

6) produtos de origem animal industrializados, destinados ao consumo de animais (alimentos termicamente processados e produtos mastigáveis destinados a animais de companhia);

7) e produtos de origem animal para ornamentação, limitados a 5 unidades por pessoa.

A cota para aquisições é de US\$ 300 dólares. O valor é individual e intransferível (só sendo concedido uma vez a cada intervalo de um mês).

Além de não poder gastar mais do que o teto estipulado, o cidadão também tem de obedecer a limites quantitativos na aduana brasileira. Não pode trazer consigo mais de doze litros de bebidas alcoólicas, dez maços de cigarros de fabricação estrangeira (contendo cada um vinte unidades), vinte e cinco unidades de charutos ou cigarrilhas, 250 gramas de fumo, bens não relacionados acima inferiores a US\$ 5 dólares (até vinte exemplares, dez podendo ser idênticos) e bens não relacionados acima superiores a US\$ 5 dólares (até dez unidades, no máximo três modelos iguais) (RFB, 2016).

4.5 Interações através da cultura: carnaval em Uruguaiiana e Paso de los Libres

Uruguaiiana e Paso de los Libres não estão entre os pontos turísticos mais conhecidos do Rio Grande do Sul e Corrientes. Outros destinos gaúchos são bem mais famosos. As cidades gêmeas carecem de investimentos no setor do turismo.

Os eventos que mais trazem visitantes durante o ano são o Carnaval de Uruguaiiana e o de Paso de los Libres. As prefeituras organizam-se para proporcionar uma grande comemoração. No período de concretização das festas, milhares de indivíduos vêm então ao local especialmente para participarem das celebrações.

É a época que mais viajantes dirigem-se especificadamente para passear e divertir-se na área fronteiriça. Um fato corriqueiro é que muitas vezes os cidadãos passam por estas cidades gêmeas (rumando a outros pontos da América do Sul) e acabam por conhecer as mesmas.

Na Ponte Internacional da Integração (entre São Borja e Santo Tomé) em 2016 era cobrada uma taxa de R\$ 13 reais para moradores são-borjenses e santo-tomenhos (sendo necessário realizar um cadastro junto às autoridades para obter o desconto) e R\$ 42 reais para carros de passeio fora da região. Se o indivíduo fosse cruzar a fronteira de automóvel era exigido um seguro (denominado de carta verde). A solicitação podia ser realizada por um despachante, custando, em média, R\$ 30 reais para 15 dias e R\$ 40 reais para 30 dias. Caso o veículo não estivesse no nome do motorista fazia-se necessário obter uma procuração de seu proprietário autorizando o deslocamento (RÁDIO CULTURA AM 1260, 2014).

Em Uruguaiiana, as escolas de samba desfilam pela Avenida Presidente Vargas (Foto 08). O desfile constitui-se como um dos maiores Carnavais de rua do país. Em 2016, o espetáculo esperou 90 mil pessoas (30 mil por dia contando com produção, turistas e vendedores). Onze escolas e dois blocos marcaram presença. Os hotéis nos três dias de março destinados a festança registraram elevadas taxas de ocupação.

FOTO 08: Desfile de Carnaval em Uruguaiana



Fonte: CLIC RBS, 2014.

Há consideráveis espectadores no Carnaval de Uruguaiana provenientes do Rio de Janeiro/Brasil, da Argentina e do Uruguai. No entanto, a maioria dos participantes é gaúcha (sobretudo uruguaienses). Devido à crise econômica nacional, em 2016, a administração municipal cortou a verba destinada à atração que oscilava entre R\$ 1,5 milhão e R\$ 2 milhões para R\$ 500 mil (CLIC RBS, 2016). Celebidades cariocas às vezes são pagas para marcarem presença nas apresentações.

O Carnaval de Paso de los Libres é chamado de “el Carnaval de Frontera y de la integración”. Na Argentina a municipalidade é intitulada de “Capital Nacional do Samba” e conta com um sambódromo próprio. Os costumes brasileiros influenciaram profundamente a festividade librenha (que iniciou em 1879) (CARNAVAL ARGENTINA, 2016).

Tenta-se imitar o Carnaval do Rio de Janeiro. Milhares de brasileiros assistem a folia e há uma mistura de batidas, cores e culturas. Os profissionais uruguaienses e librenhos compartilham experiências para enriquecer os dias de animação carnavalesca.

Segundo o Departamento da Polícia Federal de Uruguaiana, entre 15/12/2015 e 15/03/2016 um milhão e 44 mil pessoas cruzaram a Ponte Internacional Getúlio Vargas – Agustín Pedro Justo. Uruguaiana perdeu apenas para Foz do Iguaçu no ingresso e saída de pessoas.

Uma expressiva quantidade de indivíduos apenas passa pela cidade fronteiriça. Outra parcela de cidadãos transita e também gasta no município, embora em menor número. A prefeitura não tem conhecimento do montante de gastos dos turistas no município.

4.6 Trâmites migratórios

Na entrada na Argentina, o cidadão brasileiro deve conceder o seu Registro Geral (RG) aos funcionários da aduana. O número será registrado no sistema de controle de entrada de pessoas no país.

O viajante receberá um certificado com carimbo, contendo a data de ingresso no território nacional. No momento da partida, ele deverá comparecer novamente ao local de cadastramento. No papel, receberá o carimbo de saída. O documento tem de ser entregue as autoridades durante a inspeção do veículo, antes de cruzar a ponte entre Uruguaiana e Paso de los Libres.

FOTO 09: Documento para ingresso na Argentina



Fonte: LANG, J. C, 2016.

Os habitantes locais possuem alguns tipos de carteiras, que possibilitam-nos a passagem pela fronteira entre Brasil e Argentina sem

precisar se submeter ao controle migratório. Um exemplo é a Carteira MERCOSUR. Segundo o Departamento da Polícia Federal, é expressivo o número de pessoas que se deslocam diariamente de um país ao outro com a finalidade de trabalhar.

Na alfândega é exigido carteira de identidade ou passaporte, com menos de 10 anos de expedição. Em geral, o processo de liberação do indivíduo não costuma durar mais de 30 minutos. É aconselhável pegar um táxi que conheça a área para fazer o percurso.

4.7 A implantação de *free shops* em cidades de fronteira gaúchas

A lei nº 12.723/2012 autorizou a instalação de *free shops* em municípios da faixa de fronteira, aos quais se distinguem como cidades gêmeas. A criação das lojas francas pode proporcionar crescimento econômico e geração de empregos nos locais fronteiriços contemplados.

Estima-se que 28 municípios (em 09 estados) serão beneficiados pela mudança na legislação. O objetivo é estimular o consumo de produtos nacionais e importados pelos turistas estrangeiros e brasileiros em viagem internacional, em função do menor preço cobrado nas lojas francas. Valor relacionado à isenção dos tributos de importação. Deve-se ressaltar que mercadorias importadas também poderão ser adquiridas nos estabelecimentos com a suspensão dos tributos (G1, 2012).

No Rio Grande do Sul, 10 municípios poderão receber *free shops*: Aceguá, Barra do Quaraí, Chuí, Itaqui, Jaguarão, Porto Xavier, Quaraí, Santana do Livramento, São Borja e Uruguaiana.

No entanto, eles terão de criar legislações específicas para o pleno funcionamento dos estabelecimentos. O controle e fiscalização ficarão ao encargo da Receita Federal do Brasil. No momento, das dez municipalidades, apenas três (Jaguarão, Porto Xavier e Santana do Livramento) aprovaram leis para regulamentar a sua atividade. Haverá a possibilidade de pagar em dólar, real, peso argentino ou peso uruguaio.

O limite de compra por pessoa será de US\$ 300 dólares mensais (G1, 2015). Os comerciantes optarão em continuar no atual sistema ou aderir ao novo. Haverá produtos com isenção e suspensão de impostos. A Receita Federal ainda divulgará a lista dos artigos que terão licença para serem comercializados.

Em Uruguiana, em janeiro de 2015, alguns donos de empreendimentos comerciais já estavam à procura da aquisição de pontos para a futura abertura de lojas francas (G1, 2015). Havia expectativa em relação à recente lei. Setores ligados ao turismo e a satisfação das necessidades da população uruguiana (hotéis, lanchonetes, lojas, postos de gasolina, restaurantes, etc.) estavam otimistas.

Nos últimos meses de 2015, por outro lado, o andamento do estabelecimento de *free shops* nas cidades fronteiriças andava lento, influenciado pelo ritmo vagaroso da economia e o alto preço do dólar (CLIC RBS, 2015). Muitos empresários tinham cautela para inserirem-se no negócio.

4.8 Programa Escola Intercultural de Fronteira (PEIF)

O Programa Escola Intercultural de Fronteira é realizado em escolas das cidades brasileiras da faixa de fronteira e nas suas respectivas cidades-gêmeas (em países que fazem fronteira com o Brasil). Surgiu por meio de um acordo entre o Ministerio de Educación, Ciencia y Tecnología e o Ministério da Educação em 2004. Foi implantado através de uma parceria bilateral Brasil - Argentina em 2005.

Tem por finalidade suscitar a integração de estudantes e docentes brasileiros com alunos e educadores dos países vizinhos, além de instigar o intercâmbio entre professores dos países do MERCOSUL. Almeja criar um ambiente de bilinguismo na educação, fortalecer a amizade entre os povos e promover a cultura de cada nação.

A metodologia adotada baseia-se em projetos multiculturais de aprendizagem. Ela procura a alfabetização plena, sem perder de vista a interculturalidade. O planejamento das aulas é realizado em conjunto por

profissionais das escolas participantes de ambos os lados da fronteira. Os indivíduos determinam como serão os encontros, a serem efetuados pelo menos uma vez por semana.

O projeto é desenvolvido em dezessete educandários do país e em quinze da Argentina, Bolívia, Paraguai e Uruguai. Está prevista a expansão do programa para a Colômbia, a Guiana, a Guiana Francesa e o Peru.

Ao português, espanhol e guarani, pretende-se acrescentar ainda o inglês e o francês. Em 2013, a iniciativa compreendia onze municípios, 7,5 mil educandos de anos iniciais (do ensino fundamental), 250 professores e dez universidades federais (MEC, 2013).

Em Uruguiana e Paso de los Libres há duas instituições que fazem parte do PEIF: a EMEF do Complexo Escolar Elvira Ceratti (CAIC) e a Escuela (n° 667) Vicente Eladio Véron.

O EMEF do Complexo Escolar Elvira Ceratti conta com o PEIF desde 2005. A escola afirma que promove anualmente diversas aulas, eventos e encontros de professores valorizando o idioma, os costumes e os hábitos hispânicos. A instituição alega dar ênfase a formação de cidadãos éticos, transformadores e preparados para as novas realidades sociais da contemporaneidade (CAIC, 2015).

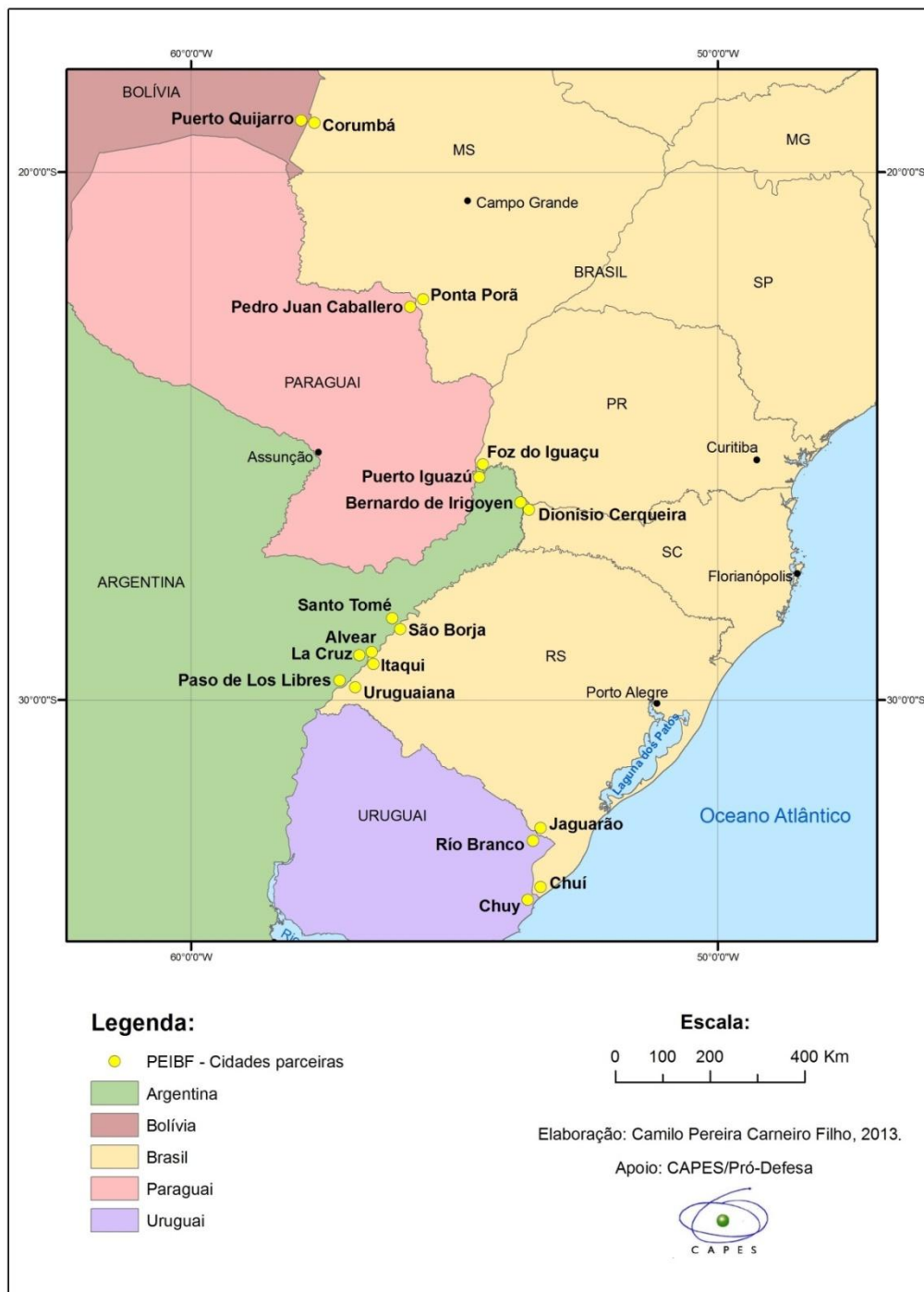
A Escuela (n° 667) Vicente Eladio Véron orgulha-se de suas relações com a CAIC. A conexão comercial Brasil – Argentina, o número de falantes do português no mundo, a forte ligação entre milhares de argentinos e brasileiros (expressa em casamentos, no local de moradia, no trabalho, nos passeios de compras, nas visitas turísticas, etc.) e a importância da economia brasileira no cenário global concedem singular significado ao vínculo educacional.

A instituição de ensino argentina entende que um movimento nesta direção (de aproximação das nações) pode remover configurações históricas seculares, considerar a fronteira de uma outra conotação ideológica e consolidar a integração latino-americana (ME, 2008).

A fronteira entre o Rio Grande do Sul e a Argentina é a área com maior número de instituições integrantes do PEIF. No Mapa 04 são apresentadas as municipalidades contempladas pela ação no Arco Sul.

No recurso, é exposto o antigo nome do programa (PEIBF). Antes de ser modificado para a denominação atual (fato que não altera os municípios beneficiados).

MAPA 04: Cidades do PEIF (Arcos Sul e Central da fronteira do Brasil)



Fonte: CARNEIRO FILHO, C. P.; 2013.

Após mais de uma década de aplicação do projeto em centros de ensino, argumenta-se que ao conhecer melhor a língua e a cultura do “outro”,

há uma significativa mudança de atitude nas crianças e nos adolescentes em relação ao estrangeiro. O que era estranho passa a ser conhecido, acabando, por consequência, por tornar-se amigo (UNILA, 2014).

Thomaz (2010) ressalta que em as políticas linguísticas necessárias em um mundo globalizado são plurais e que o MERCOSUL detém diferentes políticas linguísticas para diferentes casos. Deste modo, haveria uma para toda a região do bloco e uma específica para a área de fronteira. O PEIF faria parte do segundo caso.

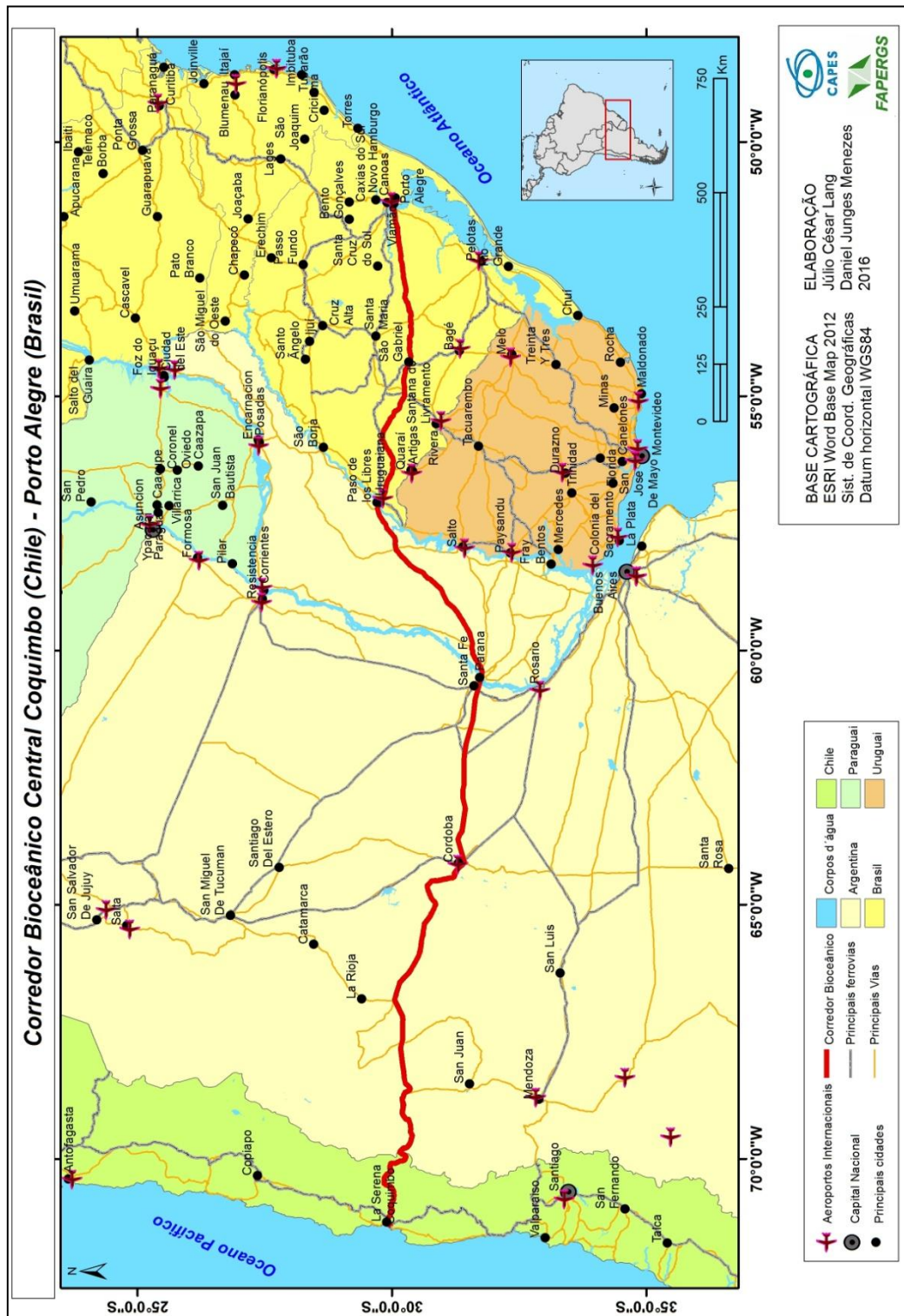
O PEIF certamente vem modificando a forma de pensar tanto do educador quanto do aluno em Uruguiana e Paso de los Libres. Tem originado uma ambiência de crescimento pessoal. As lições superam os tradicionais currículos escolares, ao englobar, na ordem prática, o respeito pela diversidade humana e o conhecimento de uma realidade anteriormente ignorada (além dos limites nacionais).

4.9 A integração por meio da infraestrutura: o projeto do corredor bioceânico

A materialização de um corredor pode beneficiar o comércio e a passagem de indivíduos, cargas e veículos entre as cidades gêmeas de Uruguiana e Paso de los Libres: O Corredor Bioceânico Central Coquimbo – Porto Alegre. A ligação permitiria a diminuição do tempo de deslocamento entre o Chile e o Brasil (no âmbito do Arco Sul), a facilitação da passagem humana por obstáculos naturais e a redução dos custos de transporte de produtos.

O empreendimento passará pela província chilena de Coquimbo (norte do país, entre o Atacama e Valparaíso), pelas províncias argentinas de San Juan, La Rioja, Córdoba, Santa Fé, Entre Rios e Corrientes, por Paso de los Libres e por Uruguiana. Via BR 290, seguirá para Porto Alegre (AL RS, 2015) (Mapa 05). O caminho contará com 2.472 quilômetros de distância.

MAPA 05: Corredor Bioceânico Central Coquimbo (Chile) – Porto Alegre (Brasil)



Estudos e projetos governamentais buscaram encontrar formas de melhorar a circulação dos fluxos de capitais, cargas, mercadorias e pessoas no

interior da América do Sul. Governos trabalhavam em conjunto com razão de encontrar maneiras de dar fluidez às movimentações na área. Os desafios eram variados: a Cordilheira dos Andes, estradas em precárias condições físicas, burocracia aduaneira, necessidade de transportar artigos com destino a Ásia por via marítima (devido à dificuldade de levá-los até os portos do Chile), falta de investimentos em infraestrutura de conexão, entre outros.

Deste modo, surgiu a proposta dos corredores bioceânicos, vinculada a IIRSA/COSIPLAN (Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana - Conselho Sul-Americano de Infraestrutura e Planejamento).

A ideia das obras é a construção de milhares de quilômetros de estradas e ferrovias, cortando o continente sul-americano de leste a oeste. Os principais objetivos do empreendimento são:

- interligar os oceanos Atlântico e Pacífico;
- e proporcionar a dupla saída para o mar dos países envolvidos.

A rota (Coquimbo – Porto Alegre) beneficia o Rio Grande do Sul, ao favorecer o acesso aos mercados asiáticos. Milhões de cidadãos podem ser potenciais consumidores dos artigos gaúchos. Valores significativos talvez sejam injetados na economia brasileira.

A Cordilheira dos Andes possui rodovias que ficam fechadas durante 40 dias no ano devido à neve. Por esta razão, o governo chileno planeja abrir um túnel com 13,8 quilômetros de extensão, permitindo a passagem de veículos durante todo o ano. Neste ínterim, ocorrências meteorológicas não impediriam a locomoção.

A previsão de conclusão do Corredor Bioceânico Central Coquimbo – Porto Alegre é de 14 anos. Tempo calculado em cima das tecnologias atualmente existentes para a construção. Ele está ligada ao Eixo de Capricórnio da IIRSA – COSIPLAN. A obra contempla 21 milhões de consumidores, 38 portos e 16 aeroportos (FIERGS, 2015).

4.10 Considerações parciais

A construção de uma segunda ponte sobre o Rio Uruguai seria um enorme avanço para Uruguiana. As demandas do comércio exterior seriam melhor atendidas, gerando emprego e renda para o município. O planejamento em longo prazo certamente revela-se um bom investimento, ao melhorar a infraestrutura logística para a população local.

O impacto do câmbio é ainda mais forte na fronteira. As oscilações econômicas fazem ora o real ser a cédula mais valorizada, ora o peso argentino. O dólar continua a ser a moeda mais importante nas transações comerciais, devido ao peso estadunidense na economia global.

Na atualidade, o Corredor Bioceânico Central Coquimbo – Porto Alegre propõe uma ímpar oportunidade aos produtos brasileiros, oferecendo a perspectiva de expansão comercial nos mercados mundiais. O preço dos produtos nacionais seria diminuído e haveria maior facilidade de acesso ao estrangeiro. A Ásia oferece gigantescas possibilidades de negócios, com seus mais de 4,450 bilhões de habitantes (IBGE, 2016).

5 COMÉRCIO EXTERIOR E TRANSPORTE INTERNACIONAL EM URUGUAIANA

O capítulo apresenta alguns desdobramentos do comércio exterior e do transporte internacional de cargas sobre o município uruguaianense. São enfatizados: a) o porto seco rodoviário, b) o porto seco ferroviário, c) os canais de conferência aduaneira da Receita Federal, d) as relações comerciais do Brasil e de Uruguaiana com o mundo, e) os empregos gerados pelo comércio exterior, f) as entidades comprometidas com o comércio exterior e o transporte internacional de cargas, g) o transporte internacional de cargas, h) o Complexo Terminal de Cargas (COTECAR), i) as principais rotas nacionais de fluxos de mercadorias com origem ou destino em Uruguaiana e j) os tributos sobre mercadorias.

5.1 O Porto Seco Rodoviário de Uruguaiana

O Porto Seco Rodoviário de Uruguaiana está situado na BR 290. O estabelecimento destaca-se na paisagem urbana pela constante fila de caminhões nas proximidades de suas dependências. Um acentuado barulho de veículos pode ser ouvido no local (principalmente durante o dia). Um forte sistema de proteção e vigilância busca preservar a integridade das cargas e dos funcionários em seu interior (contando com alta cerca circundando a área, grande número de câmeras e guardas).

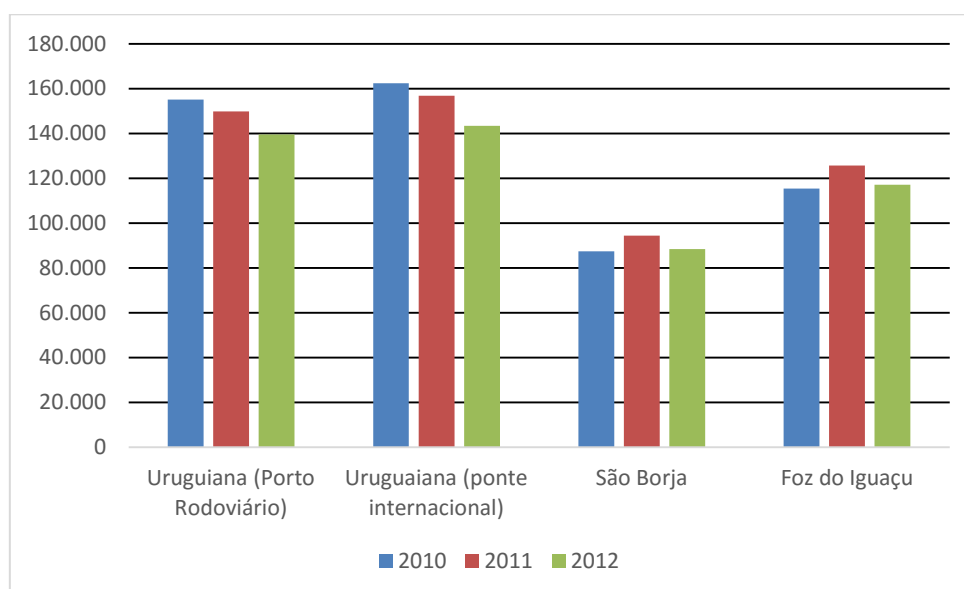
O complexo logístico possui um total de 167 mil metros quadrados, compreendendo uma doca, seiscentas vagas para veículos e 12 mil metros quadrados de armazéns (ELOG, 2016). Abriga todas as organizações necessárias para o efetivo funcionamento do comércio exterior e do transporte internacional de mercadorias em seus domínios. Consiste no maior porto seco do gênero da América Latina e no terceiro maior do mundo.

É administrado pela empresa ELOG. Uma operadora logística brasileira pertencente ao Grupo EcoRodovias. A empresa é responsável por gerenciar 16

estabelecimentos (entre centros de distribuição, centros logísticos industriais e aduaneiros, plataformas logísticas e portos secos). A companhia detém unidades em pontos estratégicos (corredores de importação e exportação) do país.

No Arco Sul, Uruguaiana compete com São Borja e Foz do Iguaçu na entrada e saída de artigos (Gráfico 01). Atualmente está em primeiro lugar. A posição nas movimentações transfronteiriças oscila, conforme o desenrolar dos ciclos econômicos.

GRÁFICO 01: Fluxo de caminhões nos três principais pontos de passagem de fluxos entre Brasil e Argentina

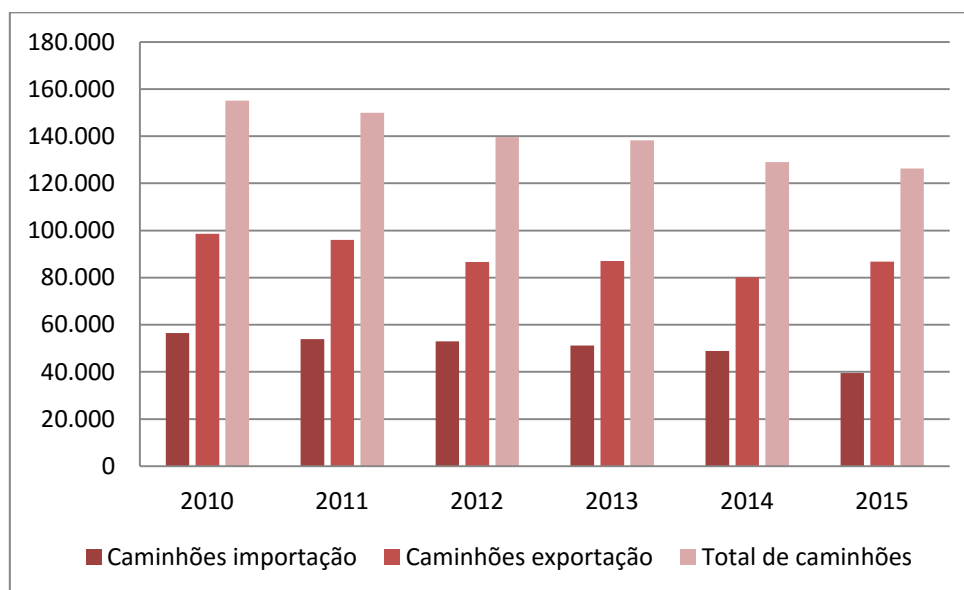


Elaboração: LANG, J. C. Fonte: Receita Federal, 2016.

Entre 2010 e 2012, houve uma redução de mais de 15 mil caminhões no porto seco e de mais de 19 mil viaturas na ponte Brasil – Argentina. Apesar do decréscimo, o porto teve em 2012 mais de 51 mil e 22 mil caminhões a mais do que São Borja e Foz do Iguaçu, respectivamente.

No período de 2010 a 2015, os caminhões voltados à exportação no porto seco de Uruguaiana caíram de 98 mil para 86 mil. Já os caminhões destinados às importações diminuíram de 56 mil para 39 mil (Gráfico 02).

GRÁFICO 02: Número de caminhões ingressados no Porto Seco Rodoviário de Uruguiana



Elaboração: LANG, J. C. Fonte: Receita Federal, 2016.

A situação é preocupante. A conjuntura está relacionada ao mau momento econômico do Brasil. O governo está encontrando dificuldades para arrecadar e investir.

O porto seco prepara as cargas para exportação, bem como recebe mercadorias importadas destinadas a despacho para consumo imediato ou a entreposto aduaneiro¹⁹ (FIESP, 2016).

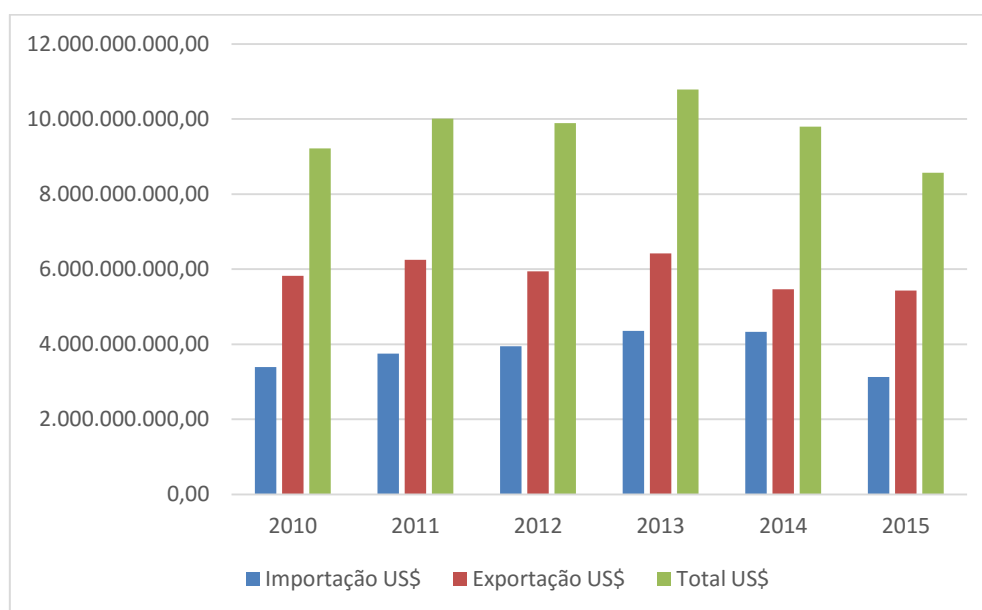
A Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Vigilância Sanitária, o Exército, o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis, o Ministério da Agricultura, a Polícia Federal, entre outros órgãos, trabalham em conjunto com a ELOG e a Receita Federal para agilizar o processo burocrático.

Ainda que o comércio exterior e o transporte internacional de cargas sejam importantes para Uruguiana, as atividades apresentaram decréscimo nos últimos anos. O ritmo dos fluxos varia consideravelmente ao longo das décadas. Em 2017, a tendência pode inverter-se, com alguma grande surpresa no cenário internacional ou com o aquecimento do PIB nacional.

¹⁹ Regime que permite a suspensão de impostos e o controle fiscal, no depósito de mercadorias (operação de importação ou de exportação), em armazém alfandegado.

O Porto Seco Rodoviário de Uruguaiiana movimentou U\$ 8,5 bilhões de dólares em 2015. No entanto, o valor foi menor do que os U\$ 9,2 bilhões de dólares movidos em 2010. As exportações foram de U\$ 5,8 bilhões de dólares para U\$ 5,4 bilhões de dólares, enquanto as importações passaram de U\$ 3,3 bilhões de dólares para U\$ 3,1 bilhões de dólares no período (Gráfico 03).

GRÁFICO 03: Movimentações em dólares no Porto Seco Rodoviário de Uruguaiiana



Elaboração: LANG, J. C. Fonte: Receita Federal, 2016.

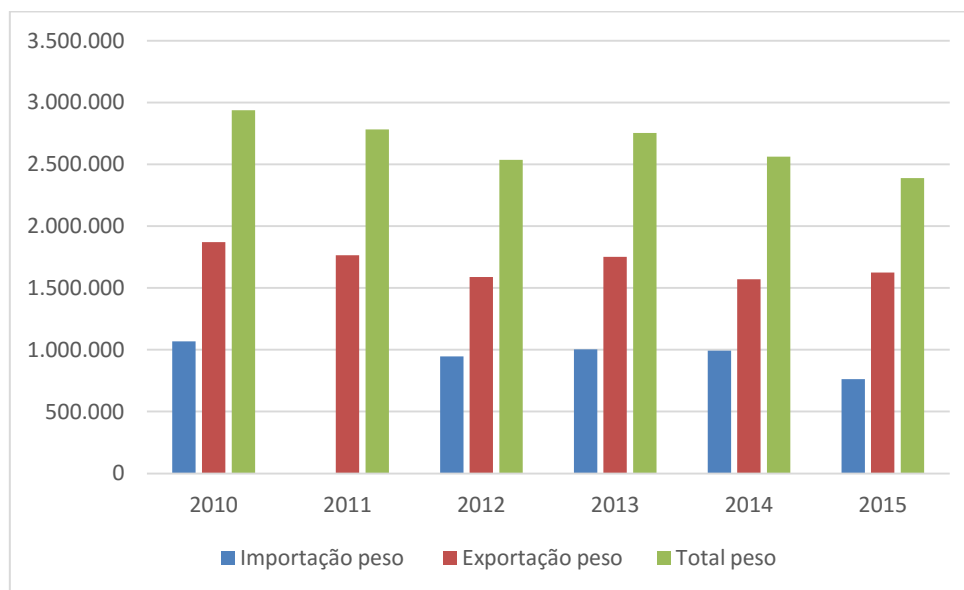
Deve-se ressaltar que nem todos os transportadores rodoviários internacionais optam por recorrer aos serviços do Porto Seco Rodoviário de Uruguaiiana.

A passagem de caminhões pela ponte internacional pode ser maior do que o movimento no porto. A ELOG vem realizando investimentos em infraestrutura, segurança e qualidade, com o objetivo de evitar o fenômeno.

Entre 2010 e 2015, o total de toneladas de cargas ingressadas no Porto Seco Rodoviário de Uruguaiiana baixou de 1,8 milhão para 1,6 milhão nas exportações e 1,06 milhão para 763 mil nas importações (Gráfico 04).

Os números estão correlacionados no Porto Seco Rodoviário de Uruguaiiana. Menos toneladas, menos capitais em circulação e menos caminhões em trabalho.

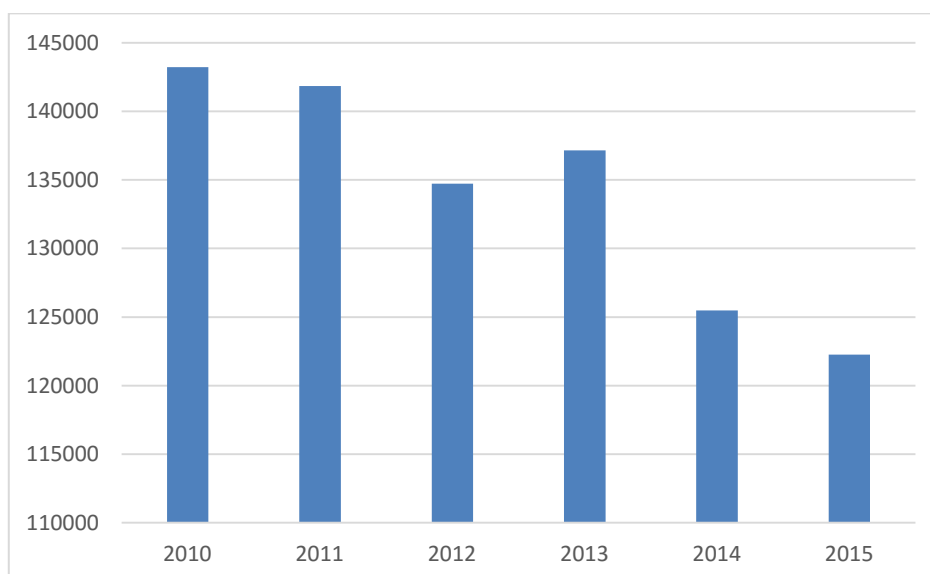
GRÁFICO 04: Total de toneladas de cargas ingressadas no Porto Seco Rodoviário de Uruguiana



Elaboração: LANG, J. C. Fonte: Receita Federal, 2016.

Os despachos efetuados em Uruguiana caíram consideravelmente da faixa dos 143 mil para a dos 122 mil em seis anos (Gráfico 05). Uma variação de 14%. Segundo o assessor da SDARGS, ocorreu um decréscimo do número de despachantes aduaneiros em relação a 2011.

GRÁFICO 05: Total de despachos efetuados em Uruguiana



Elaboração: LANG, J. C. Fonte: Receita Federal, 2016.

Aproximadamente mil carretas passam diariamente pela BR 290 levando produtos importados ou artigos que serão exportados (G1, 2014). Pode-se observar com facilidade caminhões com cargas de automóveis, cavalos, cereais, máquinas, produtos industrializados, tratores, entre outros. O porto seco está a uma distância de 632 km de Porto Alegre.

Os postos de gasolina na beira da estrada estão repletos de caminhoneiros. Constituem-se como ambientes de encontro dos profissionais. Em geral, os indivíduos mostram-se solidários uns com os outros (devido aos desafios e perigos que enfrentam nas rodovias brasileiras).

Uruguaienses entrevistados afirmam que a prefeitura deve investir mais no desenvolvimento do comércio exterior e do transporte internacional de cargas. As condições de trabalho dos envolvidos são inadequadas, ainda que o município saliente-se nos mencionados setores. Mais incentivos certamente produziram resultados positivos no curto prazo.

Por fim, dentre os efeitos negativos gerados pelo comércio exterior e transporte internacional destacam-se as drogas e a prostituição nas proximidades dos terminais de cargas de Uruguaiana. Segundo o Ministério Público, há até menores de idade sendo exploradas sexualmente.

Os caminhoneiros (provenientes das mais distintas regiões do Brasil) são visados como público às atividades. Os indivíduos de circuitos ilegais buscam ganhar dinheiro com os carreteiros.

5.2 O Porto Seco Ferroviário de Uruguaiana

O Porto Seco Ferroviário de Uruguaiana localiza-se nas proximidades do Porto Seco Rodoviário de Uruguaiana (atrás do mesmo). A posição próxima entre os dois locais foi escolhida propositalmente pelos antigos planejadores públicos e privados.

Os intuitos eram o de concentrar áreas estratégicas, acelerar os processos de despacho aduaneiro, facilitar o deslocamento das autoridades governamentais e promover com mais eficiência o comércio exterior e o transporte internacional de cargas.

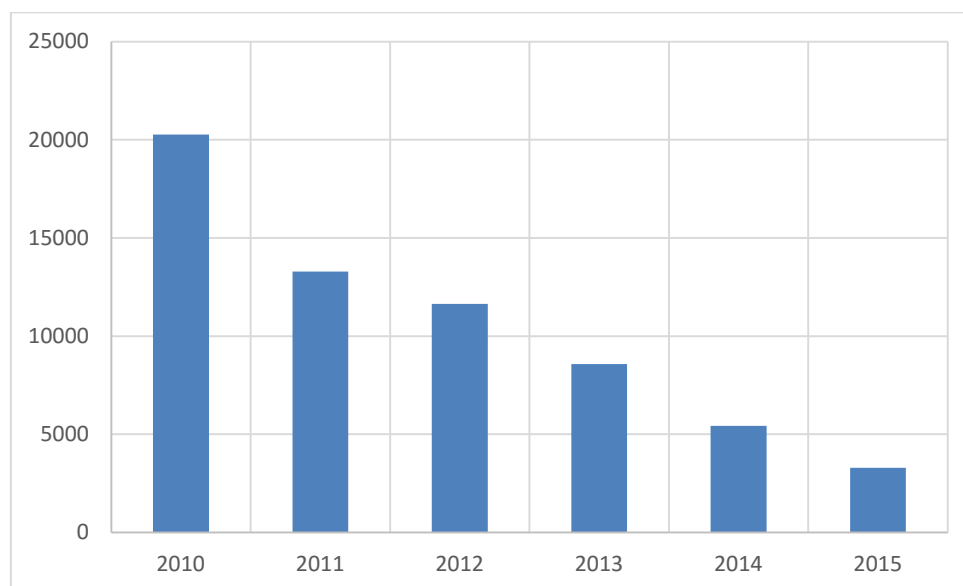
A Rumo é a responsável pela administração do porto seco. A empresa opera em 12,9 mil quilômetros de malha ferroviária, detendo 966 locomotivas, 28 mil vagões e 11,7 mil funcionários (diretos e indiretos). A empresa tem a permissão de prestar o serviço de transporte ferroviário por 30 anos nas malhas Sul (PR, SC e RS), Oeste (MS) e Paulista (SP) da extinta Rede Ferroviária Federal (RFFSA) (RUMO, 2016).

A ferrovia passa por inúmeras vilas uruguaianenses, indo em direção a Porto Alegre. Centenas de moradias foram erguidas em áreas irregulares, muito perto das vias. É comum ver animais e crianças passeando perto dos trilhos.

Em 2014 e 2015, durante a gestão da América Latina Logística (ALLMS), as principais mercadorias transportadas pelo Porto Seco Ferroviário de Uruguaiana eram: soja, açúcar, minério de ferro e óleo diesel (ANTT, 2016).

No período de 2010 a 2015, o total de vagões/containers importados e exportados pelo município decresceu de 20,2 mil para 3,2 mil (Gráfico 06). O encolhimento foi de aproximadamente 17 mil vagões/containers. Antes da recessão iniciada em 2014, os fluxos já estavam em decadência.

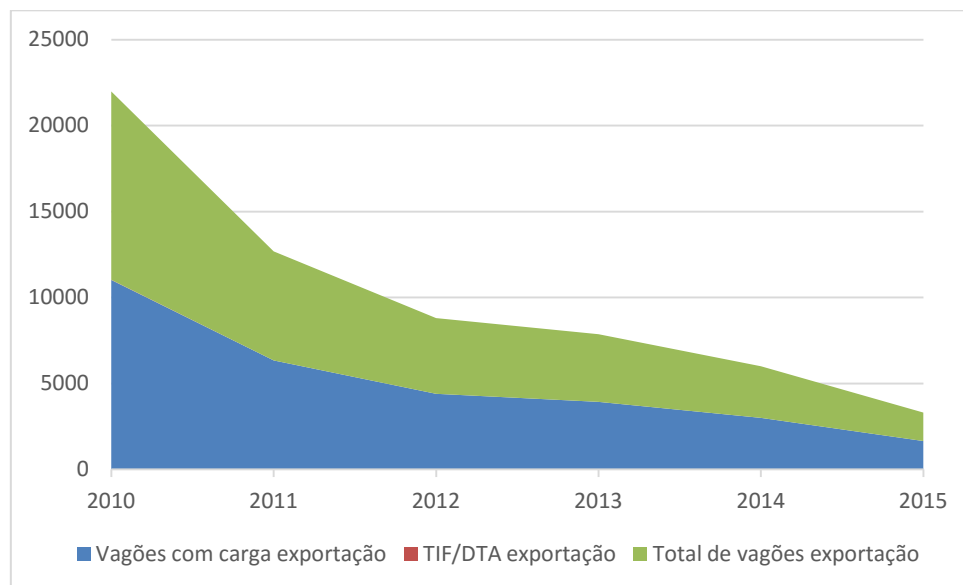
GRÁFICO 06: Total de vagões/containers importados e exportados em Uruguaiana



Elaboração: LANG, J. C. Fonte: Receita Federal, 2016.

No trânsito de vagões com cargas exportadas, Uruguiana passou dos cerca de 11 mil vagões com carga para exportação em 2010 para aproximadamente 3 mil vagões com carga para exportação em 2015 (Gráfico 07). Este desempenho antecedeu a fusão entre a América Latina Logística e a Rumo.

GRÁFICO 07: Trânsito de vagões com cargas exportadas de Uruguiana



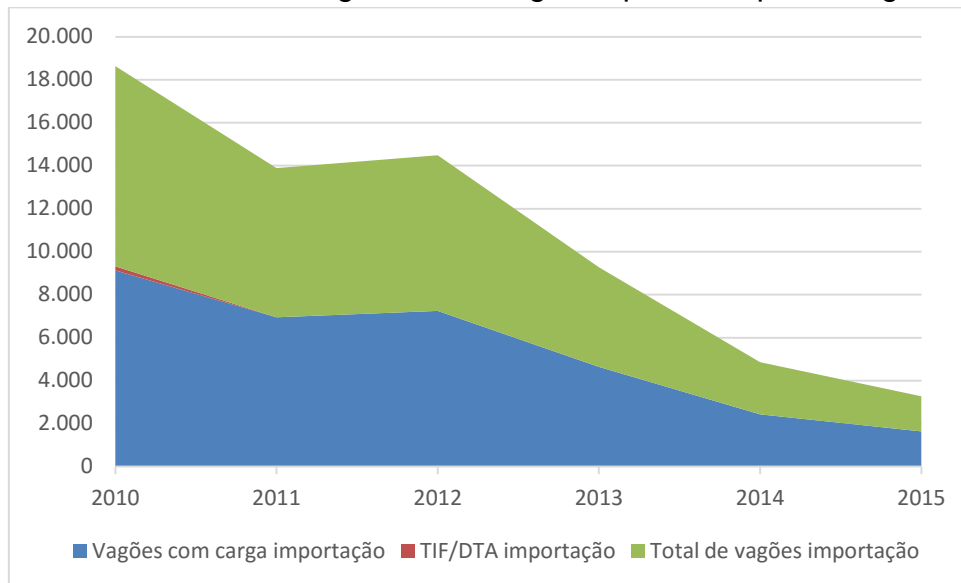
Elaboração: LANG, J. C. Fonte: Receita Federal, 2016.

Os trens cruzam com frequência a Ponte Internacional Getúlio Vargas – Agustín Pedro Justo, levando e trazendo mercadorias entre o Brasil e a Argentina. Às vezes, o barulho interrompe o sono dos moradores das cercanias.

No quesito do trânsito de vagões com cargas importadas Uruguiana teve em torno de 9,5 mil vagões com cargas de importação em 2010 e cerca de 2 mil vagões com carga de importação em 2015 (Gráfico 08).

Os números revelam a crise econômica atual e a pequena importância que infelizmente dá-se ao setor ferroviário no Brasil de hoje. As ferrovias clamam por investimentos. Diversas delas estão literalmente abandonadas nos confins do território nacional.

GRÁFICO 08: Trânsito de vagões com cargas importadas para Uruguaiana



Elaboração: LANG, J. C. Fonte: Receita Federal, 2016.

O *lobby* das empresas de transporte rodoviário permanece forte. A iniciativa de uma maior valorização das vias ferroviárias (pela sua capacidade de carregamento superior) é colocada em plano secundário nas ações governamentais. Grupos econômicos buscam influenciar as decisões.

Em Uruguaiana, é comum ver cidadãos que não sabem que existem dois portos secos no município, com atribuições diferentes. Um destinado à circulação nas rodovias e outro nas ferrovias.

5.3 Canais de conferência aduaneira da Receita Federal do Brasil

Em décadas passadas não havia uma preocupação tão acentuada com a racionalização dos recursos como nos dias atuais. O fiscal da Receita Federal do Brasil olhava a carga com razão de verificar se ela não infringia a legislação.

Se fosse constatada fraude ou se o profissional tivesse uma suspeita, o contêiner era esvaziado e os custos do processo corriam por conta do importador.

A popularização dos automóveis, a diminuição do efetivo, o aumento da população e a melhoria da tecnologia, entre outras circunstâncias, exigiram mais tarde que o sistema fosse aperfeiçoado. O número de cargas tornou-se gigantesco, crescendo consideravelmente nas últimas décadas do século XX.

Neste contexto, os canais de conferência aduaneira foram criados. Eram uma forma de agilizar os trâmites burocráticos, diminuir os gastos dos importadores e facilitar a fiscalização²⁰ (Tabela 01).

Os principais problemas do despacho aduaneiro foram então transferidos ao processo de canalização, no qual os fiscais devem ter um faro apurado para perceber eventuais delitos aduaneiros.

Tabela 01: Canais de conferência aduaneira da Receita Federal do Brasil

- IMPORTAÇÃO	
CANAL VERDE	Desembaraço automático da mercadoria;
CANAL AMARELO	Exame documental da mercadoria;
CANAL VERMELHO	Exame documental e verificação física da mercadoria;
CANAL CINZA	Exame documental, verificação física da mercadoria e exame de valor aduaneiro.
- EXPORTAÇÃO	
CANAL VERDE	Desembaraço automático;
CANAL LARANJA	Exame documental da mercadoria;
CANAL VERMELHO	Exame documental e verificação da mercadoria.

Fonte: Receita Federal, 2016.

Elaboração: LANG, J. C.

Os canais de conferência aduaneira buscam analisar se os dados informados em relação à mercadoria que está sendo desembaraçada são

²⁰ Anteriormente se o fiscal não inspecionasse adequadamente a carga e houvesse um acidente rodoviário, em caso de erro na fiscalização, viria a público que o profissional tinha falhado na avaliação da carga. Uma remessa de farinha de trigo poderia conter cocaína, por exemplo. O carimbo e a assinatura do agente estariam na declaração de importação. O funcionário então teria de dar explicações a Receita Federal do Brasil, em caso de irregularidade. A existência dos canais de conferência aduaneira proporcionou menos cargas e maior rigor na verificação (COMEX BLOG, 2012).

verdadeiros. Variam do desembaraço automático até o exame documental e verificação minuciosa do produto. Há quatro classificações para as operações de importação e três às exportações.

As importações têm um canal a mais (cinza), referente ao exame documental, à verificação física da mercadoria e ao exame de valor aduaneiro. O governo federal incentiva às exportações, buscando a desoneração de tributos (como o IPI, o ICMS, o PIS/PASEP e o CONFINS).

Cada carga passa por dois despachos aduaneiros²¹: um no país de origem (exportação) e outro no país de destino (importação).

As etapas do despacho aduaneiro de importação são: a) o registro da Declaração de Importação (DI) no Sistema Integrado de Comércio Exterior (SISCOMEX); b) a parametrização da DI; c) a instrução da declaração ou recepção dos documentos; d) a distribuição para conferência aduaneira; e) a conferência aduaneira e f) o desembaraço aduaneiro²².

O despacho aduaneiro de exportação possui nove ou dez fases, dependendo do caso da carga: a) o registro da Declaração de Exportação (DE); b) a confirmação da presença de carga; c) a recepção dos documentos; d) a parametrização; e) a distribuição para conferência aduaneira; f) a conferência aduaneira; g) o desembaraço; h) o trânsito aduaneiro (se for necessário); i) o registro dos dados de embarque ou da transposição de fronteira; e j) a averbação do embarque ou da transposição de fronteira.

O exportador e o importador contratam um despachante aduaneiro²³. Os indivíduos também podem empregar um transportador internacional, caso não estejam habilitados para o TRIC²⁴.

²¹ O despacho aduaneiro é um conjunto de atos praticados pelo fiscal na alfândega. Tem por intuito o desembaraço aduaneiro, ou seja, a autorização da entrega da mercadoria mediante a conclusão da sua conferência.

²² O desembaraço aduaneiro é registrado no SISCOMEX (Sistema Integrado de Comércio Exterior). Após esta etapa, é expedido e entregue o Comprovante de Importação (documento comprobatório da regularidade da mercadoria no país) ao importador. Na exportação, o indivíduo é autorizado ao embarque e a transposição de fronteira com a mercadoria.

²³ Profissional responsável pelos procedimentos administrativos e legais referentes à entrada e a saída de mercadorias do país.

²⁴ Muitos exportadores e importadores realizam mesmo o transporte internacional das suas cargas. A modalidade é permitida aos sujeitos que tiverem autorização da ANTT e cumprirem os requisitos exigidos pelas leis nacionais e pelos acordos internacionais em vigência na América do Sul.

Na atualidade objetiva-se aumentar as chances e o risco dos fraudadores terem suas cargas selecionadas. Os acertos e erros do passado vão auxiliando no melhoramento do sistema.

5.4 Relações comerciais do Brasil e de Uruguaiana com o mundo

País de dimensões continentais (8.515.767,049 km²), considerável população (206.795.600 habitantes), grande PIB (US\$ 2,246 trilhões de dólares - nona economia do mundo) e expressiva quantidade de recursos minerais e produção agrícola (IBGE, 2016), o Brasil possui um enorme potencial de crescimento em termos de protagonismo internacional e produção de riquezas.

Apesar disso, a nação ainda apenas figura na 23^o posição tratando-se dos maiores Estados exportadores do planeta e no 32^o lugar no ranking de complexidade econômica²⁵ (OEC, 2016).

Reformulação das leis, diminuição na carga tributária e incentivos aos empresários nacionais podem ser algumas formas de reverter os incômodos posicionamentos.

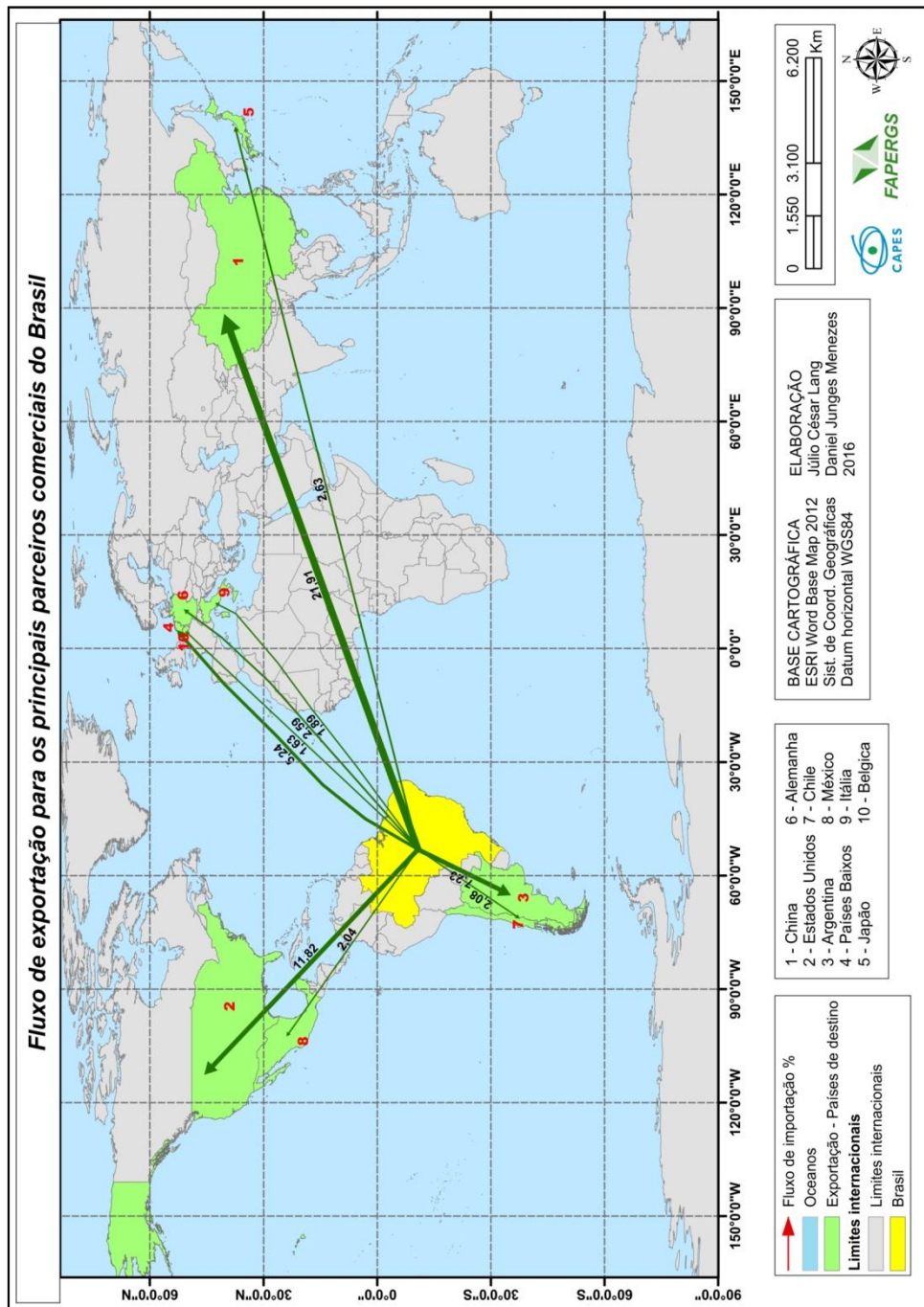
No que tange as exportações, os principais parceiros comerciais brasileiros em 2015 foram países da Ásia oriental (China, Coréia do Sul e Japão), da América do Norte (Estados Unidos), da América Central (México), da América do Sul (Argentina e Chile) e da Europa ocidental (Alemanha, França e Itália) (MAPA 06).

As exportações corresponderam a US\$ 191,10 bilhões de dólares no ano passado (MDIC, 2016). O Brasil teve um superávit de US\$ 19,7 bilhões de dólares nas operações de comércio exterior, principalmente devido à desvalorização cambial e a queda das importações.

Os itens predominantes da pauta de mercadorias corresponderam a minério de ferro, soja, petróleo bruto, açúcar bruto e carne de aves.

²⁵ Entende-se como complexidade econômica a diversificação e sofisticação produtiva de um país, incluindo neste indicador até mesmo informações a respeito das habilidades específicas no mercado de trabalho e os direitos de propriedade e regulação (BRASIL ECONOMIA, 2016).

MAPA 06: Fluxo de exportação para os principais parceiros comerciais do Brasil



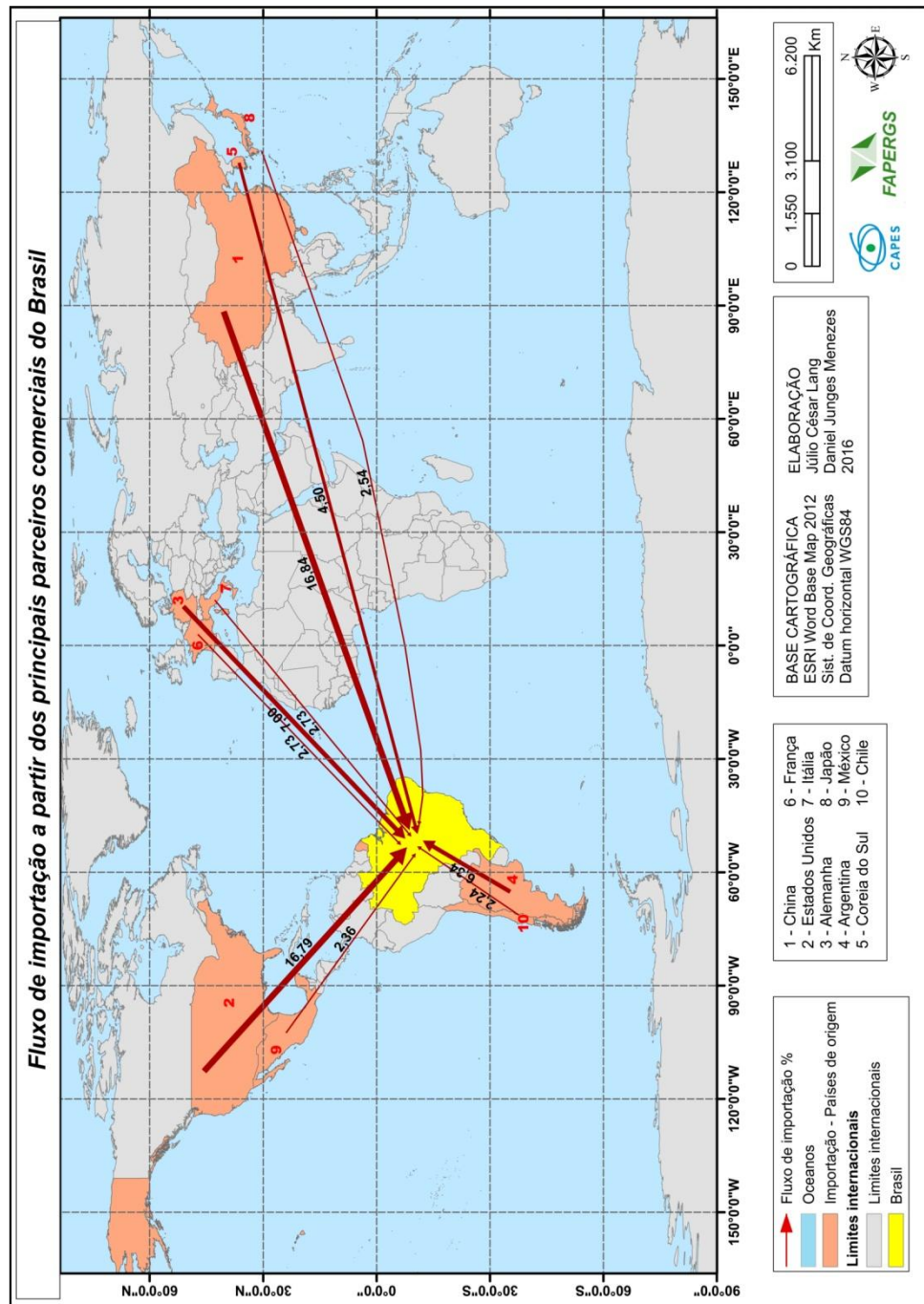
Fonte: Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços, 2016.

As importações atingiram US\$ 171,4 bilhões de dólares (MDIC, 2016). Os principais artigos que adentraram os domínios do território nacional foram petróleo refinado, petróleo bruto, petróleo, carros e peças de veículos.

Os principais parceiros comerciais foram Estados da Ásia oriental (China, Coréia do Sul e Japão), da América do Norte (Estados Unidos), da

América central (México), da América do Sul (Argentina e Chile) e da Europa ocidental (Alemanha, França e Itália) (MAPA 07).

MAPA 07: Fluxo de importação a partir dos principais parceiros comerciais do Brasil

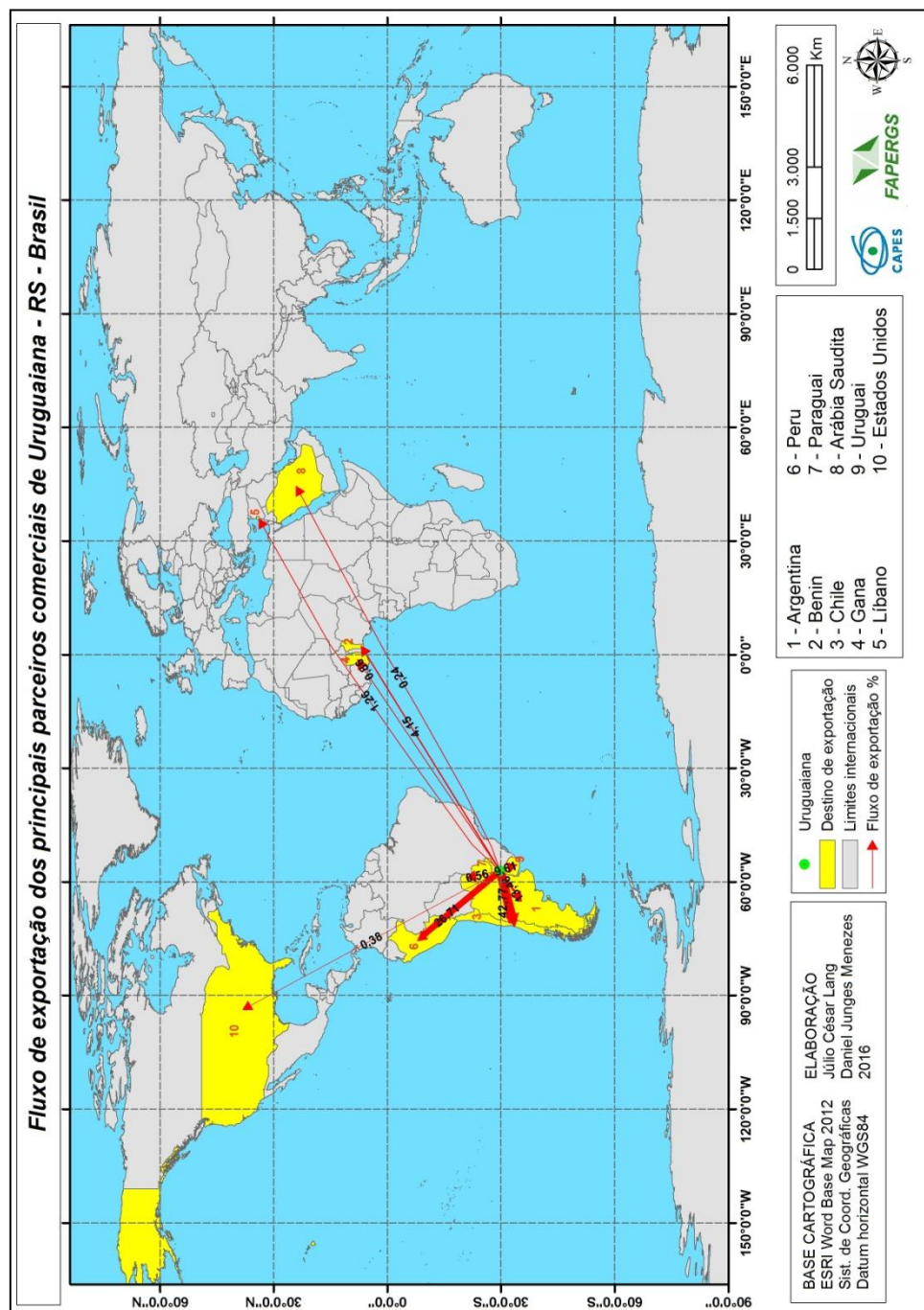


As relações de comércio exterior de Uruguiana não são realizadas apenas com Estados integrantes do MERCOSUL. As transações extrapolam o

âmbito do bloco econômico (ainda que Argentina, Paraguai e Uruguai figurem entre os dez principais parceiros comerciais do município).

As exportações também se voltaram a nações da África ocidental (Benin e Gana), do Oriente Médio (Líbano e Arábia Saudita), da própria América do Sul (Peru) e da América do Norte (Estados Unidos) (MAPA 08).

MAPA 08: Fluxo de exportação dos principais parceiros comerciais de Uruguiana – RS – Brasil



Fonte: Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços, 2016.

De acordo com o MDIC (2016), os principais produtos exportados a partir de Uruguaiana constituem-se em:

- 1) Arroz;
- 2) Juntas metaloplásticas; jogos ou sortidos de juntas de composições diferentes, apresentados em bolsas, envelopes ou embalagens semelhantes; juntas de vedação mecânicas;
- 3) Máquinas e aparelhos de uso agrícola, hortícola ou florestal, para preparação ou trabalho do solo ou para cultura; rolos para relvados ou para campos de desporto;
- 4) Encerados e estores de exterior; tendas; velas para embarcações, para pranchas à vela ou para carros à vela; artigos para acampamento;
- 5) Redes de malhas com nós, em panos ou em peça, obtidas a partir de cordéis, cordas ou cabos; redes confeccionadas para a pesca e outras redes confeccionadas, de matérias têxteis;
- 6) Máquinas e aparelhos para colheita ou debulha de produtos agrícolas, incluídas as enfardadeiras de palha ou forragem; cortadores de relva e ceifeiras; máquinas para limpar e selecionar ovos, frutas ou outros produtos agrícolas;
- 7) Tratores;
- 8) Madeira serrada ou endireitada longitudinalmente, cortada ou desenrolada, mesmo aplainada, polida ou unida pelas extremidades, de espessura superior a 6 mm;
- 9) Máquinas para limpeza, seleção ou peneiração de grãos ou de produtos hortícolas secos; máquinas e aparelhos para a indústria de moagem ou tratamento de cereais ou de produtos hortícolas secos, exceto dos tipos utilizados em fazendas;
- 10) E carrosséis, baloiços, instalações de tiro ao alvo e outras diversões de parques e feiras; circos ambulantes e coleções de animais ambulantes; teatros ambulantes.

Deve-se ressaltar que nem todos os produtos exportados e importados cruzam necessariamente pela Ponte Internacional Getúlio Vargas – Agustín Pedro Justo.

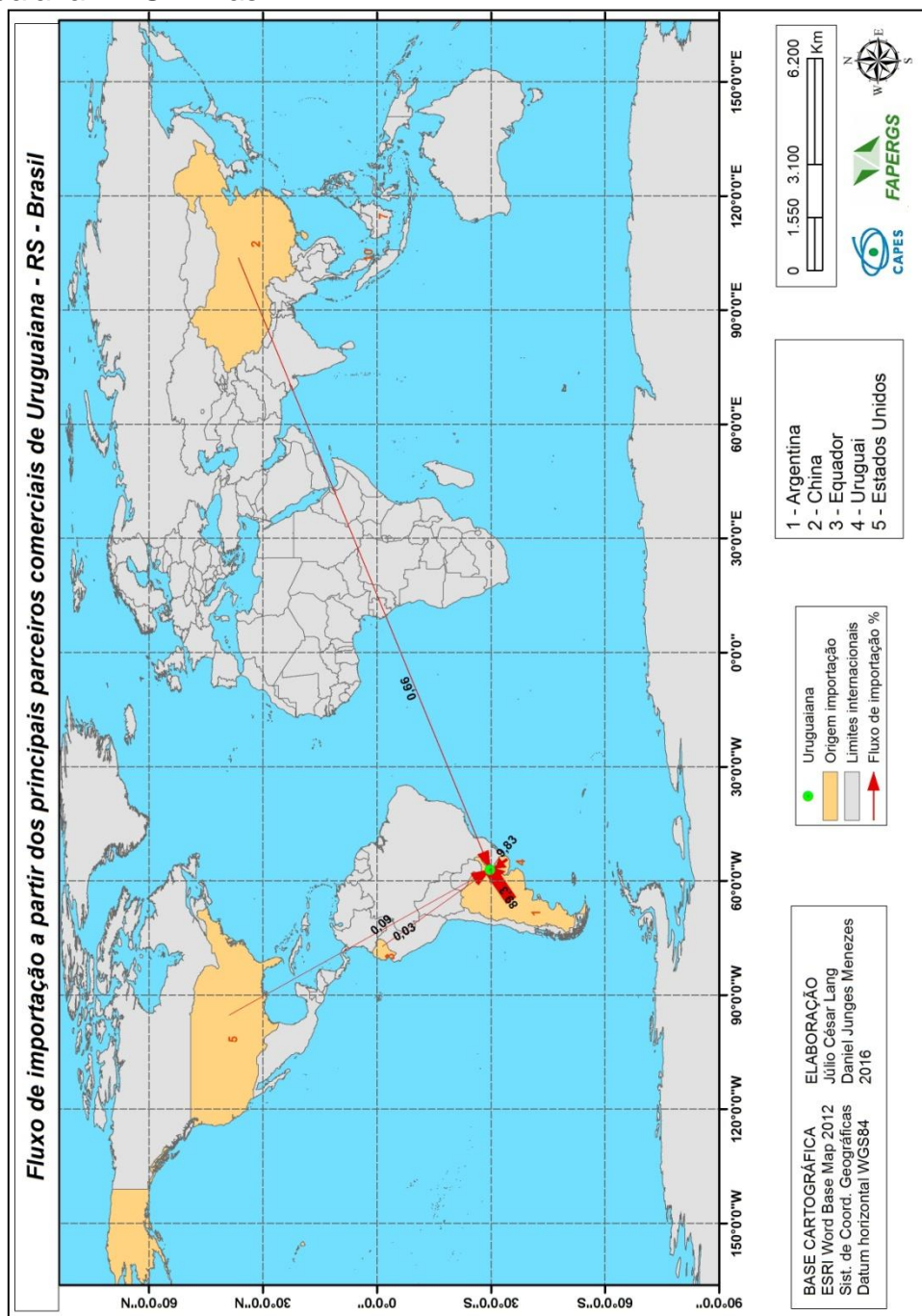
No que tange as importações, a Argentina constitui-se como o maior parceiro comercial de Uruguaiana. A China e os Estados Unidos também marcam presença significativa (MAPA 09).

Segundo o MDIC (2016), os principais artigos estrangeiros importados à municipalidade da Fronteira Oeste são:

- 1) Arroz;
- 2) Leveduras (vivas ou mortas); outros microrganismos monocelulares mortos (exceto as vacinas); pós para levedar, preparados; outras argilas (exceto argilas expandidas), andaluzite, cianite, silimanite, mesmo calcinadas; mulita; barro cozido em pó (terra de chamotte) e terra de dinas;
- 3) Extratos de malte; preparações alimentícias de farinhas, grumos, sêmolas, amidos, féculas ou extratos de malte, não contendo cacau ou contendo-o numa proporção inferior a 40 %, em peso;
- 4) Camisolas e pulôveres, cardigans, coletes e artigos semelhantes, de malha;
- 5) Enzimas; enzimas preparadas não especificadas nem compreendidas em outras posições;
- 6) Farinhas siliciosas fósseis (por exemplo, kieselguhr, tripolita, diatomita) e outras terras siliciosas análogas de densidade aparente não superior a 1, mesmo calcinadas;
- 7) Outros calçados;
- 8) Máquinas e aparelhos, elétricos, com função própria, não especificados nem compreendidos em outras posições do presente capítulo;
- 9) Vestuário, seus acessórios e outros artefatos de peles com pelo;
- 10) E vestuário, seus acessórios e outros artefatos de peles com pelo.

O arroz constitui-se como a mercadoria mais presente nas exportações e importações de Uruguaiana. Apesar da grande produção do cereal, o município ainda importa o artigo, com o intuito de suprir a demanda brasileira pelo alimento.

MAPA 09: Fluxo de importação a partir dos principais parceiros comerciais de Uruguiana – RS – Brasil



Fonte: Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços, 2016.

As relações comerciais do Brasil e as relações comerciais de Uruguiana apresentam consideráveis diferenças entre si. O primeiro geralmente destaca-se pela exportação de *commodities*²⁶ e pela importação de

²⁶ Bem em estado bruto, produzido em larga escala, com características físicas homogêneas, destinado costumeiramente ao comércio exterior. Geralmente apresenta origem agropecuária, mineral ou vegetal.

produtos de alto valor agregado. Enquanto o município fronteiriço, devido à influência do ACE 14, apresenta forte participação de artigos de grande valor agregado (tanto nas exportações como nas importações).

O ACE 14 salienta-se por ter sido o responsável por conceder um dos aspectos mais relevantes da relação bilateral entre Brasil e Argentina: a expressiva comercialização recíproca de componentes industriais e tecnológicos e veículos. Fluxos desta natureza podem ser vislumbrados com facilidade na fronteira Uruguaiana – Paso de los Libres.

5.5 Empregos gerados pelo comércio exterior em Uruguaiana

O SDAERGS, a Receita Federal, o SindiMercosul e a Ead Sul realizaram em 2010 uma pesquisa para determinar a quantidade de empregos gerados pelo comércio exterior em Uruguaiana. O número atingido na investigação foi de 5.760 pessoas (NINO, 2012).

Na contagem não estavam contabilizados os milhares de postos de trabalho que dependem indiretamente deste ramo de atividade para subsistirem.

Bares, borracharias, casas noturnas, hotéis, lanchonetes, lojas, motéis, paradas de mototaxistas e taxistas, pizzarias, postos de gasolina, restaurantes, entre outros, vêm-se beneficiados pelas movimentações.

A economia de Uruguaiana costumeiramente aproveita-se dos períodos de pujança do comércio exterior. Caminhoneiros, indivíduos em passagem e turistas muitas vezes deixam dinheiro no local e movimentam a economia da cidade.

Em uma estimativa realizada em 2010 entre empregos formais e informais concluiu-se que a municipalidade abrangia 10 mil trabalhadores no setor, chegando a 10% da População Economicamente Ativa (PEA) da cidade (NINO, 2012).

5.6 Entidades comprometidas com o comércio exterior e o transporte internacional em Uruguaiiana

O comércio exterior e o transporte internacional de cargas envolvem direta e indiretamente um grande número de pessoas em Uruguaiiana. Inúmeras entidades são incumbidas de promover o seu pleno funcionamento ou estão inseridas em alguma área específica das atividades. A seguir serão apresentados os principais órgãos públicos e privados comprometidos com os setores (Tabela 02).

Tabela 02: Órgãos comprometidos com o comércio exterior e o transporte internacional em Uruguaiiana

Entidades	Nomes
ABTI	Associação Brasileira de Transportadores Internacionais
SENAC	Serviço Nacional de Aprendizagem Comercial
SEST/SENAT	Serviço Social do Transporte e Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte
SDAERGS	Sindicato dos Despachantes Aduaneiros do Estado do Rio Grande do Sul
SINDIMERCOSUL	Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Cargas de Linhas Internacionais do Rio Grande do Sul
SINDICAM	Sindicato dos Transportadores Autônomos
COTASGU	Cooperativa de Trabalhadores Autônomos de Serviços Gerais de Uruguaiiana
SETAL	Sindicato das Empresas de Transporte Rodoviário de Cargas e Logística da Fronteira Oeste
COOTRANSAU	Cooperativa dos Transportadores de Cargas de Uruguaiiana Ltda.
ANTT	Agência Nacional de Transportes Terrestres
PF	Polícia Federal
PFA	Polícia Federal Argentina
RF	Receita Federal
RFA	Receita Federal Argentina
Porto Rodoviário de Uruguaiiana	Porto Rodoviário de Uruguaiiana
Porto Ferroviário de Uruguaiiana	Porto Ferroviário de Uruguaiiana

Fonte: Adaptado de NINO, A. A. S., 2012.

O município abriga inúmeras cooperativas e sindicatos. Os trabalhadores procuram reivindicar os interesses da classe junto às autoridades e lutar por melhores remunerações salariais. Percebe-se também a forte presença de órgãos estatais, destinados ao controle e regulação das atividades comerciais.

As cooperativas organizam-se de forma a exercerem atividades muito mais amplas do que a mera representação dos interesses de seus membros. Atualmente elas ajudam no agenciamento das cargas, na comercialização de lubrificantes, na regularização da documentação necessária para o transporte internacional, na venda de peças à manutenção do caminhão, etc. Algumas delas inclusive criaram planos de assistência jurídica, lazer e saúde (NINO, 2012).

Os caminhoneiros ganham um salário fixo do empregador. Nas viagens a trabalho recebem ainda alimentação e diárias pagas. Os profissionais não ganham por quilômetro rodado. As longas jornadas de serviço e os perigos nas rodovias têm afastado interessados.

Trabalhadores autônomos têm juntado-se em cooperativas. Deste modo, conseguem pressionar mais efetivamente o governo e tem melhores condições para negociar a contratação de serviço de frete. Em meio a um mercado de competitividade e obstáculos, é necessário encontrar alternativas para subsistir e prosseguir na atividade.

Os salários brutos dos motoristas do transporte internacional variavam em 2012 entre R\$ 2.500 reais e R\$ 4.000 reais (dependendo das gratificações e comissões pagas pelas empresas de TRIC). Já o caminhoneiro autônomo podia vir a receber entre R\$ 6.000 reais e R\$ 7.000 reais por carga sólida e até R\$ 8.000 reais por carga líquida. Já o vencimento dos auxiliares de comércio exterior, dos empregados administrativos e dos despachantes aduaneiros oscilava entre R\$ 1.500 e R\$ 3.000 reais (NINO, 2012).

5.7 Transporte rodoviário internacional de cargas (TRIC)

Devido às suas dimensões e população, o Brasil é o país da América do Sul com o maior número de empresas habilitadas para o TRIC. O MERCOSUL

auxiliou na ampliação da frota de caminhões e da quantidade de transportadoras internacionais, ao intensificar os fluxos de mercadorias entre os Estados integrantes do bloco.

O Brasil contava com 48.174 caminhões e mais de 600 empresas habilitadas para o transporte rodoviário internacional de cargas em 2016 (Mapa 10). Por sua vez, a Argentina (segunda colocada) não passava dos 20.765 caminhões liberados para a TRIC (ANTT, 2016).

MAPA 10: Empresas habilitadas para o TRIC por país de origem da América do Sul



Fonte: ANTT, 2016.

Na união aduaneira (MERCOSUL), no caso do transporte rodoviário e ferroviário, já atingiu-se um estágio elevado de integração, ao se estabelecer normas técnicas coletivas e ao adotá-las nos países membros.

Em relação às aduanas, a realidade é outra. Os transportadores internacionais queixam-se que a tremenda diferença de leis no subcontinente tem acarretado em demora na liberação das cargas e em esporádicos conflitos entre caminhoneiros e funcionários governamentais.

Em caso de erro na assinatura do tempo de permanência em um país, por exemplo, as multas podem ser relativamente altas.

A criação de acordos internacionais entre países da região almejou permitir que condutores, acompanhantes e veículos trafegassem com segurança. Acreditava-se que a ausência de legislações ou a falta de padronização nas leis (reguladoras da TRIC) entre os Estados sul-americanos geraria um grande número de mortes (ANTT, 2016).

Em relação aos acidentes com carreteiros, segundo o médico Anthony Wong, a imensa maioria dos incidentes não estaria ligada às condições das estradas. 70% dos acontecimentos relacionar-se-iam aos efeitos de substâncias químicas no cérebro, principalmente o uso de drogas (GAZETA WEB, 2011).

5.8 Complexo Terminal de Cargas (COTECAR)

O Complexo Terminal de Cargas em Paso de los Libres é o porto seco argentino. A obra contou com orçamento de U\$ 91.973.121,18 dólares e foi finalizada em 2011. Era um empreendimento ambicionado por empresários e transportadores que tem relação com o Brasil. A construção foi materializada em uma propriedade de 35 hectares, ao lado da rodovia de acesso a cidade fronteiriça.

A estrutura conta com uma série de edifícios de controle e logística, estacionamentos, instalações de saúde e serviços para operadoras. Os organismos que estão em atividade no conjunto são: a Administración Federal de Ingresos Públicos; o Centro de Frontera; a Dirección de Fiscalización y

Terminales de Transporte; a Dirección General de Aduana; a Dirección Nacional de Migraciones; a Gendarmería Nacional; o Instituto Nacional de Alimentos; o Ministério de Agricultura, Pecuária e Abastecimento; a Receita Federal do Brasil; e o Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria (EL LITORAL, 2011).

FOTO 10: Entrada da COTECAR



Fonte: LANG, J. C, 2016.

O sistema é responsável por fazer o controle das importações que chegam do Brasil. Há trabalho em conjunto entre profissionais argentinos e brasileiros para cumprir a função.

A área é protegida por aparatos de segurança (cercas, câmeras e guardas). Procura-se resguardar os caminhoneiros da ação de ladrões de cargas e dar segurança ao trabalho efetuado dentro do estabelecimento.

Antes da nova COTECAR entrar em funcionamento, também foram realizadas melhorias na Ruta 14 (rodovia que liga Buenos Aires a Paso de los Libres). A finalidade foi facilitar o tráfego entre a capital argentina e Uruguaiana (ABTI, 2011).

O peso dos caminhões com frequência costuma prejudicar a camada asfáltica das rodovias. Causa buracos e rachaduras na pista, além de facilitar os acidentes de trânsito.

Em 2011, segundo as autoridades argentinas, a maior parte das cargas era despachada em até 24 horas.

No entanto, empresários contestavam a afirmação. Os empreendedores diziam que o tempo médio para liberação atingia 48 horas. Os transportadores

internacionais reclamavam que caminhões de R\$ 450 mil reais não podiam ficar dias imobilizados servindo de armazéns (MULTIWAYS, 2011).

5.9 Principais rotas nacionais de fluxos de mercadorias com origem ou destino de Uruguaiana

A implantação de ferrovias e rodovias - objetivando a articulação territorial - contribuiu para consolidar Uruguaiana como ponto estratégico no comércio da Bacia do Prata.

A construção da Ponte Internacional Getúlio Vargas – Agustín Justo (1945) e o surgimento do MERCOSUL (1991) são dois outros eventos relevantes neste sentido.

Na atualidade, milhares de toneladas em mercadorias as quais saem e chegam aos grandes centros urbanos (tais como Assunção, Buenos Aires, Florianópolis, Montevideu, Porto Alegre, São Paulo, entre outros) passam por Uruguaiana.

O Rio Uruguai, fronteira hídrica entre Brasil e Argentina, beneficia o município. Em caso de fronteira seca, haveria um número maior de locais com forte passagem de artigos mercantis, capitais, indivíduos e veículos.

A seguir são indicadas algumas importantes rotas de transporte das cargas que passam por Uruguaiana (Tabela 03):

Tabela 03: Importantes rotas de fluxos de cargas com origem ou destino em Uruguaiana

Origem	Rotas utilizadas	Distância
Porto Alegre - RS.	BR 290	632 Km.
São Paulo - SP.	Litoral - BR 290 e 101. Serra - BR 116, 285 e 472.	1830 Km. 1540 Km.
Rio de Janeiro - RJ.	Litoral - BR 290 e 101. Serra - BR 116, 285 e 472.	2200 Km. 1970 Km.
Belo Horizonte - MG.	Litoral - BR 290 e 101. Serra - BR 116, 285 e 472.	2300 Km. 2180 Km.

Fonte: Fronteira Logística, 2015.

O transporte acontece principalmente através da via rodoviária. Fato atribuído à opção do governo em dar prioridade à construção de rodovias nas décadas de 1950 a 1970 (período da implantação da indústria automobilística no país) (NINO, 2012).

A escolha estatal tem salientes desdobramentos. Em longas distâncias, a viagem do caminhoneiro muitas vezes é sem volta. O profissional constitui-se como um dos profissionais que mais morre em trabalho no Brasil. Em 2012, pereceram mais de mil nas estradas nacionais (R7, 2013).

5.10 Tributos sobre mercadorias

Em 2010, a arrecadação com tributos federais em Uruguiana foi de R\$ 1,1 bilhão de reais (R\$ 994 milhões provenientes do comércio exterior) (SDAERGS, 2010). Em anos recentes, não foram mais executados estudos avaliando o montante gerado pelas contribuições.

A legislação aplicada privilegia a arrecadação federal. A desoneração das exportações de mercadorias e serviços (concebida para torná-las competitivas) prejudica o recolhimento de impostos a nível municipal. O instituto de fundo de compensação pela perda de faturamento sobre a saída de artigos do Brasil não tem compensado satisfatoriamente os estados e municípios (NINO, 2012).

Durante a 24^a Assembleia Ordinária da Câmara Interamericana de Transportes (realizada na Argentina nos dias 18 e 19 de novembro de 2015), a Federación Argentina de Entidades Empresarias del Autotransporte de Cargas (FADEEAC) realizou uma pesquisa com empresários do setor de transporte de cargas (CENÁRIO DO TRANSPORTE, 2015). O intuito das perguntas era pesquisar as condições de trabalho dos empreendedores do ramo.

Chegou-se aos seguintes resultados, baseando-se nas respostas dos indivíduos de 15 países consultados durante o evento (FADEEAC, 2015):

- 87 % dos entrevistados afirmam que a carga tributária influencia muito em suas atividades;

- 73 % acreditam que o seu setor de trabalho não conta com incentivo dos governos;
- 92 % avaliam que a rentabilidade do negócio é baixa;
- 78 % dos indivíduos consideram alta a demora nas fronteiras;
- 58 % argumentam que em 2016 seus investimentos foram altos, 32 % dizem que foram adequados e 10 % afirmam que apresentaram valores baixos;
- 59 % dos cidadãos avaliados disseram que o desenvolvimento da infraestrutura rodoviária beneficia o trabalho.

Empresários ligados ao comércio exterior e ao transporte internacional de cargas queixam-se da acentuada carga tributária. Os profissionais argumentam que os Estados deveriam administrar melhor os recursos recebidos, ao invés de pensar em onerar a população com mais tarifas.

O Brasil é o país com a maior carga tributária de toda América Latina e Caribe. Os brasileiros pagam o equivalente a 33,4 % do tamanho da economia em taxas e impostos. A nação apresenta níveis de contribuição comparáveis ao Primeiro Mundo (EXAME, 2016).

5.11 Considerações parciais

O Porto Seco Rodoviário e o Porto Seco Ferroviário de Uruguaiana são imprescindíveis à economia do município e as atividades de comércio exterior do Brasil com países do MERCOSUL.

A decadência dos portos secos promoveria hoje fortes impactos adversos na municipalidade fronteiriça, como a diminuição da arrecadação, a criação de empecilhos para os exportadores e importadores que beneficiam-se da estrutura logística e o fechamento de milhares de postos de trabalho diretos e indiretos.

Em 2016, o Brasil contava com 48.174 caminhões e mais de 600 empresas habilitadas para o transporte rodoviário internacional de cargas. A atividade emprega um grande contingente de pessoas.

É este grupo um dos principais responsáveis pela enorme diversidade de alimentos e artigos que temos quando vamos aos supermercados e lojas.

Uma medida interessante para beneficiar um setor tão positivo a nossa sociedade seria diminuir o preço dos combustíveis.

A arrecadação em tributos federais em Uruguaiana beneficiou principalmente a União e o estado gaúcho. Uruguaiana perdeu milhões de reais em impostos com as desonerações.

6 DEFESA E SEGURANÇA EM URUGUAIANA

Neste capítulo são apresentadas algumas das principais repercussões territoriais da defesa e segurança em Uruguaiiana. Destaca-se: a) a defesa; b) a segurança; c) a Operação Ágata; d) e as apreensões na municipalidade.

6.1 Defesa em Uruguaiiana

Em 1926, deu-se a implantação dos quartéis do Exército em Uruguaiiana (COELHO, 2008). Desde a fundação da povoação (1843) que dar-lhe-ia origem, o local revelara-se um ponto estratégico fronteiriço. Fluxos de contrabando circulavam frequentemente pela área no século XIX e início do século XX. A preocupação com a defesa do território cedo fez-se presente nas autoridades.

Entre o final da década de 1920 e o início da década de 1930, a possibilidade da construção de uma ponte sobre o Rio Uruguai passou a ser bastante discutida na região. O comércio em Uruguaiiana e Paso de los Libres era muito prejudicado em função das sucessivas cargas, descargas e baldeações no transporte de artigos. Inicialmente a maioria dos militares brasileiros detinha posições contrárias à obra, argumentando que as Forças Armadas do país estavam em pior estado do que as suas homólogas na Argentina (COELHO, 2008).

A negociação a respeito do empreendimento foi realizada de maneira lenta. A ação foi proposital. Deste modo, foi possível organizar as forças militares nacionais (COELHO, 2008). Na época, as rivalidades entre Brasil e Argentina eram acentuadas. Temia-se uma invasão estrangeira e a ameaça da soberania do país.

Desejava-se construir dispositivos de destruição da ponte, comandados pelo governo brasileiro, no caso de necessitar em algum acontecimento extremo (DÁVILA, 1994). Podemos observar que o caráter regional da obra (com um significado enorme para Uruguaiiana e Paso de los Libres) logo

cresceu de âmbito, passando a figurar na pauta de discussão das autoridades mais influentes do Brasil e da Argentina.

Na atualidade, a presença militar em Uruguaiana está marcada por algumas centenas de homens e forte infraestrutura física. O município possui a 2ª Brigada de Cavalaria Mecanizada, que comanda dez organizações militares subordinadas:

- o Batalhão Logístico (10º B Log);
- a Bateria de Artilharia Antiaérea (3ª Bia AAAe);
- a Companhia de Comunicações Mecanizada (12ª Cia Com Mec);
- a Companhia de Engenharia de Combate Mecanizada (2ª Cia E Cmb Mec);
- o Esquadrão de Comando da Brigada (Esqd C/2ª Bda C Mec);
- o Grupo de Artilharia de Campanha 105mm Autopropulsado (22º GAC AP);
- Pelotão de Polícia do Exército (2º Pel PE);
- o Regimento de Cavalaria Blindado (6º RCB);
- o 5º Regimento de Cavalaria Mecanizado (5º R C Mec);
- e o 8º Regimento de Cavalaria Mecanizado (8º RC Mec).

Em 16 de julho de 1993, o ministro de Estado do Exército concedeu à 2ª Brigada de Cavalaria Mecanizada a denominação histórica de “Brigada Charrua” (por meio da Portaria Ministerial nº. 357). O nome homenagearia a valentia e a intrepidez da antiga tribo indígena, que outrora viveu em Alegrete, Quaraí, Barra do Quaraí e Uruguaiana (2ª BDA. C. MEC., 2016).

A Marinha está representada no município uruguaiense através da Delegacia Fluvial de Uruguaiana. O Decreto nº. 12.886 (de 20 de fevereiro de 1918) criou a Agência da Capitania dos Portos do Rio Grande do Sul na municipalidade. Em 25 de novembro de 1932 (pelo Decreto nº. 22.145) ela foi elevada a categoria de delegacia (DELEGACIA FLUVIAL DE URUGUAIANA, 2016).

As missões primordiais do órgão são promover: a defesa nacional, a prevenção da poluição hídrica, a proteção de vidas humanas e a segurança do Rio Uruguai. Juntamente com a Aeronáutica, o Exército, a Polícia Federal e a Receita Federal, a delegacia fluvial exerce uma posição central no controle e fiscalização dos fluxos fronteiriços.

Entre 1956 e 1978, existiu um Destacamento de Fuzileiros Navais, responsável por debelar invasores da Gendarmeria Argentina, que atravessavam o rio e invadiam os domínios brasileiros (com o intuito de perseguir seus fugitivos) (DELEGACIA FLUVIAL DE URUGUAIANA, 2016).

A posição geográfica privilegiada uruguaiana não foi apenas percebida pelo Exército. Em 1965, a Força Aérea Brasileira funda o Destacamento de Proteção ao Voo de Uruguaiana, almejando o comando e a defesa do espaço aéreo regional.

A unidade conta com modernos sistemas de telecomunicações na área de meteorologia. Ela situa-se ao lado do Aeroporto Internacional Ruben Berta (CENTRO INTEGRADO DE DEFESA AÉREA E CONTROLE DE TRÁFEGO AÉREO II, 2016).

O destacamento possui Estação Meteorológica de Altitude e Estação Meteorológica de Superfície, visando à coleta de dados e a navegação aérea. Também detêm um setor de informações aeronáuticas e uma seção de aviação civil (destinada a fiscalizar as aeronaves e os seus tripulantes).

As Forças Armadas em Uruguaiana são detentoras de um forte aparato militar. No entanto, as redes criminosas sempre buscam maneiras de reinventar-se, a fim de escapar das ações das autoridades. A Lei Complementar nº 136 (de 25 de agosto de 2010) aumentou o trabalho do Exército, da Marinha e da Força Aérea, ao conceder poder de polícia para combater os ilícitos fronteiriços.

6.2 Segurança em Uruguaiana

A Constituição Federal estabelece que a segurança pública é dever do Estado e direito de todos. A função é exercida para a incolumidade das pessoas e do patrimônio e para a preservação dos bens públicos.

A Estratégia Nacional de Segurança Pública nas Fronteiras (ENAFRON) à Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional da Câmara Federal (CREDN) elenca sete vulnerabilidades típicas da região de fronteira (MINISTÉRIO DA JUSTIÇA E CIDADANIA, 2016):

- a) o contrabando, a pirataria e o descaminho;
- b) os crimes ambientais e o desmatamento ilegal nos estados amazônicos fronteiriços brasileiros;
- c) a evasão de divisas;
- d) a exportação ilegal de veículos;
- e) a imigração ilegal de estrangeiros pela fronteira seca do Brasil e o tráfico de pessoas;
- f) o tráfico internacional de armas de fogo, explosivos e munições;
- g) e o tráfico ilícito de entorpecentes.

De acordo com Machado (1998), o comércio de drogas e o de dinheiro (crédito, moeda e papel) beneficiam-se da atuação em escala transnacional e das diferenças econômicas, jurídicas e políticas entre Estados nacionais para potencializarem os lucros.

Apesar do foco dos delitos fronteiriços aos tráficos ilícitos, o governo argumenta que é necessário colocar em evidência também outras dimensões da segurança pública, principalmente aquelas que afetam diretamente a proteção estatal às populações mais vulneráveis. O acesso à justiça e o aumento da capacidade das instituições públicas para enfrentarem situações de conflito e violência estariam entre as demandas (MINISTÉRIO DA JUSTIÇA E CIDADANIA, 2016).

Embora as situações de vulnerabilidade não sejam específicas da faixa de fronteira, elas poderiam ser agravadas pela baixa densidade institucional de certos segmentos ou por ficarem em segundo plano devido à ênfase dos órgãos de segurança no combate a delitos de maior destaque nacional (MINISTÉRIO DA JUSTIÇA E CIDADANIA, 2016).

A dimensão gigantesca da fronteira nacional (15.719 km) dificulta o controle e a fiscalização fronteiriça, por parte dos órgãos federais, estaduais e municipais. Uma justificativa usual é a de que há poucos agentes para cuidar e vigiar uma área tão extensa.

Os municípios localizados na faixa de fronteira possuem elevadas taxas de homicídios por 100 mil habitantes, mesmo correspondendo a apenas 10% de todas as municipalidades brasileiras (MINISTÉRIO DA JUSTIÇA E CIDADANIA, 2016).

Sem dúvida, neste contexto, os narcóticos possuem uma significativa influência sobre o aumento da criminalidade. Em relação à cocaína, por exemplo, o Brasil tornou-se corredor de passagem da droga para várias partes do mundo (R7, 2010).

Segundo informações do funcionário consultado do Departamento da Polícia Federal (DPF), em Uruguiana, os principais artigos apreendidos que cruzam os limites internacionais não são entorpecentes, mas sim, produtos tóxicos (trazidos do Uruguai) e cigarros contrabandeados. As armas e as munições seriam encontradas pontualmente.

O maço daria grande lucro aos contrabandistas e a prática não seria tão estigmatizada quanto o tráfico de drogas. O produto encontraria compradores facilmente país afora. A ausência de impostos no item reduziria significativamente o seu preço.

Conforme o policial federal entrevistado, a fiscalização pela Polícia Federal e a Receita Federal entre Uruguiana e Paso de los Libres era feita do lado argentino de 1999 até 2014. A medida baseava-se no Acordo de Recife (1993), permitindo a aplicação dos controles integrados na fronteira entre os países do MERCOSUL.

No entanto, após a Copa do Mundo no Brasil, a vitória retornou novamente para o Brasil. Os argentinos não teriam proporcionado um bom ambiente de trabalho. Além do tratado ser inconstitucional, por contrariar o artigo 144 da Constituição Federal, que afirma que a Polícia Federal não detém jurisdição para operar na Argentina.

Os órgãos brasileiros e argentinos trocam diversas informações no âmbito da segurança pública. Entre o Departamento de Polícia Federal (DPF) e a Polícia Federal Argentina (PFA) há uma sólida troca de e-mails, quando necessário.

A Polícia Federal trabalha com 40 homens, contando com:

- quatro delegados;
- vários agentes, escrivães e papiloscopistas;
- dois servidores administrativos;
- cinco contratados;
- duas estagiárias e vigilantes da segurança predial.

O Grupamento Especial de Polícia Marítima (GEPOM) (subordinado a Polícia Federal) faz a patrulha do Rio Uruguai. Trabalha em conjunto com a Delegacia Fluvial de Uruguaiana. O grupo mapeia possíveis locais de entrada de contrabando e drogas (Foto 11). Recentemente a PF busca adquirir mais alguns *jet skys* e contratar mais operadores para os veículos, com razão de ampliar o nível de abrangência das operações fluviais.

FOTO 11: Agentes do GEPOM (Grupamento Especial de Polícia Marítima) verificando barco de pescador



Fonte: DEPARTAMENTO DA POLÍCIA FEDERAL, 2016.

Segundo a Polícia Federal de Uruguaiana, uma parceria com o Exército seria uma das saídas para conseguir atender melhor as reivindicações da população da região. Seis militares de cada lado da pista, em turno de duas horas, resolveriam todo o problema relativo à fiscalização e ao policiamento na aduana.

A Receita Federal do Brasil opera com 60 pessoas, distribuídas em várias funções dentro do órgão. Os servidores envolvidos em atividades aduaneiras dividem-se: no atendimento às demandas dos portos secos; na vigilância, fiscalização, repressão ao contrabando, à pirataria e ao tráfico de

armas e drogas; e no controle dos fluxos de capitais, cargas, indivíduos e veículos, etc.

Na defesa do espaço aéreo, existe um hangar ao lado do Aeroporto Internacional Ruben Berta onde está sediada a Base Aérea de Fronteira (pertencente à Brigada Militar), que opera com um helicóptero H269 (Schweizer) e uma aeronave Bonanza (BE36). As máquinas realizam o patrulhamento das áreas de fronteira, promovendo a segurança da região da Fronteira Oeste (INFRAERO, 2016).

No que tange as BRs 290 e 472, em anos recentes, não há expressiva incidência de roubo de cargas. De acordo com o caminhoneiro interrogado, as mercadorias mais procuradas pelos ladrões constituíam-se nas de maior valor agregado. O rastreamento das cargas auxiliaria na segurança, porém não impediria os assaltos. Cigarro, celulares, alho, elementos com cobre e componentes eletrônicos seriam produtos escolhidos.

A funcionária interrogada da Associação Brasileira de Transportadores Internacionais (ABTI) afirma que os principais problemas do transporte rodoviário internacional de cargas (TRIC) no MERCOSUL estão no Brasil. A criminalidade seria uma das piores mazelas.

Conforme a profissional, burocracia nas aduanas, estradas ruins, protecionismo, economias em apuros e roubos de cargas são apenas alguns dos desafios que o bloco econômico tem de enfrentar.

Em termos totais, o Arco Sul é o que apresenta a maior presença de instituições de segurança pública, de justiça e de fiscalização em relação aos outros arcos do país, tanto em nível estadual quanto em federal. Apesar de destacar-se pelo número de efetivo se comparado a municipalidades do Arco Central e do Arco Norte, ainda há carência de pessoal (MINISTÉRIO DA JUSTIÇA E DA CIDADANIA, 2016).

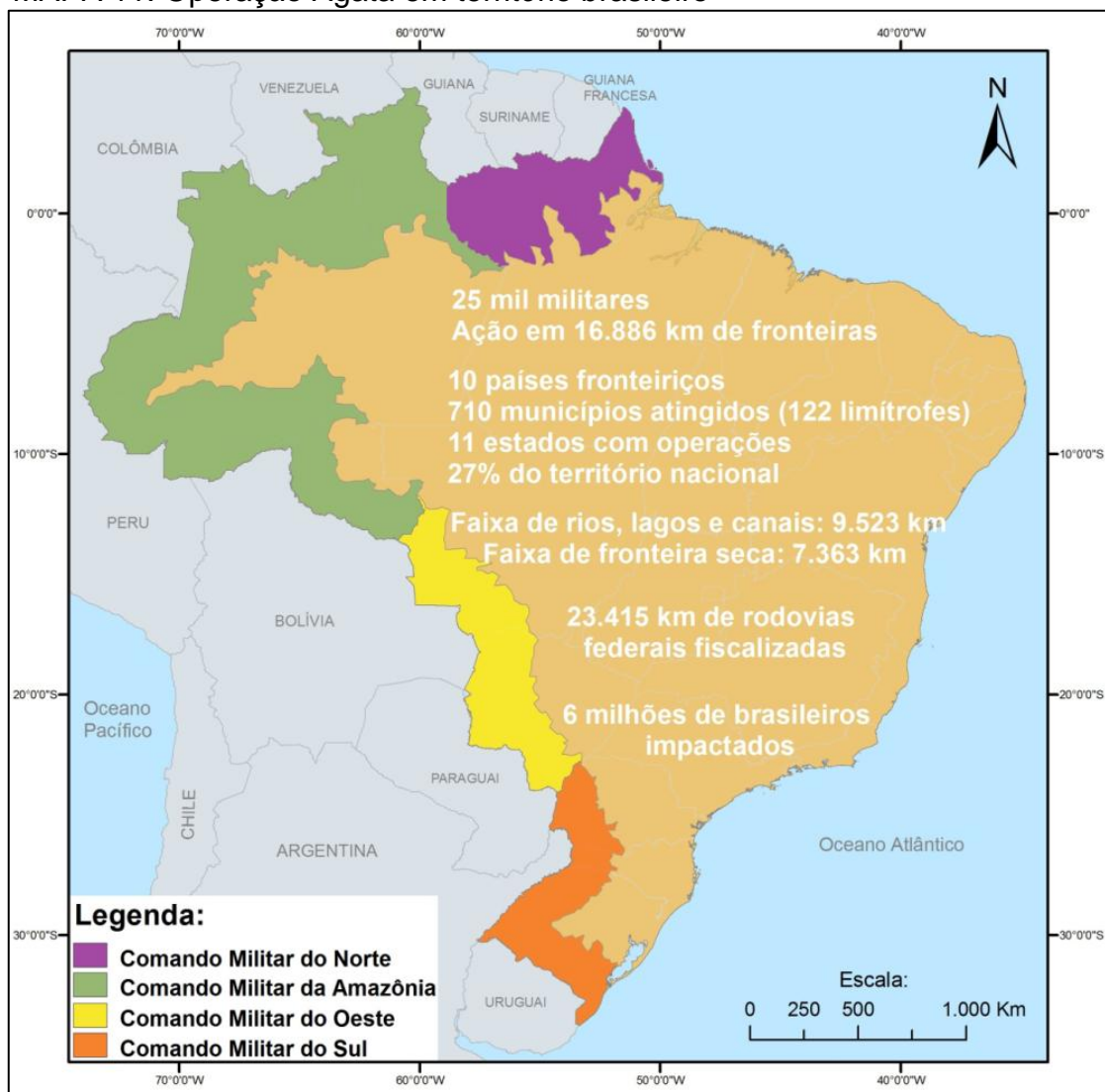
A alta rotatividade de funcionários alocados na fronteira é outra circunstância que prejudica o andamento do trabalho na esfera governamental.

Em 2015, Uruguiana teve movimentações de mais de 126 mil caminhões, 2,3 milhões de toneladas e US\$ 8,5 bilhões de dólares (RECEITA FEDERAL, 2016). Movimentações difíceis de serem rigorosamente inspecionadas pelas autoridades.

6.3 Operação Ágata

A Operação Ágata possui uma vasta abrangência a nível federal: envolve 25 mil militares, opera em 710 municípios (122 limitrofes), produz impactos na vida de seis milhões de brasileiros e é realizada em 11 Estados (CARNEIRO FILHO, 2013) (MAPA 11).

MAPA 11: Operação Ágata em território brasileiro



A Operação Ágata integra o Plano Estratégico de Fronteiras (PEF) lançado pelo governo federal, com razão de prevenir e reprimir a ação de criminosos na divisa do Brasil com dez países sul-americanos. O Exército, a

Força Aérea Brasileira e a Marinha atuam em conjunto a fim de coibir delitos como contrabando e descaminho, crimes ambientais, garimpos ilegais, imigração, narcotráfico e tráfico de armas e munições (MINISTÉRIO DA DEFESA, 2016).

Desde 2011 diversos tipos de missões táticas estão sendo realizadas com a finalidade de fortalecer a segurança nacional. O país procura também perder rótulos como o de principal rota do tráfico de cocaína na América Latina e segunda nação com maior consumo da droga no mundo (atrás apenas dos Estados Unidos) (EL PAÍS, 2014).

Em Uruguaiana, a Operação Ágata é realizada sem aviso prévio (Foto 12). Somente os militares possuem informações detalhadas da mesma. Durante o período de controle e fiscalização, a Polícia Federal é convidada a trocar informações com o Exército.

FOTO 12: Operação Ágata em Uruguaiana



Fonte: 2ª Brigada de Cavalaria Mecanizada, 2014.

As ações contemplam de vigilância do espaço aéreo até operações de inspeção e patrulha nas principais estradas e rios que possuem interligação com o Brasil. O Estado-Maior Conjunto das Forças Armadas (EMCFA) chefia as movimentações. O Ministério da Defesa, 12 ministérios e 20 agências governamentais participam das atividades (MINISTÉRIO DA DEFESA, 2016).

A parceria entre órgãos colabora para os esforços de combate aos crimes fronteiriços. Alguns cidadãos uruguaianenses consultados comemoram a participação dos militares na área fronteira, tendo em vista que auxilia a inibir criminosos e combater a criminalidade.

6.4 Apreensões em Uruguaiana

Em novembro de 2015, foi aberto um leilão eletrônico pela Receita Federal com a oferta dos produtos apreendidos em Uruguaiana. O processo ocorreu em duas fases online. A primeira aconteceu de 26 de outubro até 09 de novembro e a segunda no dia 10 de novembro. Os autores dos maiores lances passaram para a última etapa. Em seguida, estes tiveram uma hora para dar lances anônimos em uma sala de disputas em site do governo. Nenhuma mercadoria adquirida foi enviada pelos Correios ou fretada (ZERO HORA, 2015).

Segundo o jornal, com base nos dados da RFB, ao todo foram 130 lotes de mercadorias disponíveis para serem leiloadas por pessoas físicas e jurídicas. De acordo com o auditor fiscal, os artigos consistiram de produtos abandonados na alfândega por indivíduos que extrapolaram a cota.

Bebidas (cervejas, destilados, espumantes e vinhos), bicicletas, caminhões, equipamentos eletrônicos, material esportivo, quadriciclos, relógios, utilitários e veículos de passeio estavam entre os artigos ofertados.

Há valores mínimos fixados para cada mercadoria exposta para compra. Em caso de venda, ela pode ser retirada pessoalmente nas dependências da Receita Federal de Uruguaiana ou por procuração.

6.5 Considerações parciais

A defesa e a segurança no município uruguaianense envolvem o trabalho de centenas de homens. O Exército, a Marinha, a Força Aérea, a

Polícia Federal, a Receita Federal, entre outros órgãos, trabalham com razão de garantir a ordem e controlar os fluxos fronteiriços. Milhões de reais são gastos anualmente visando guarnecer e proteger a área.

Este esforço mesmo assim não impede a entrada de contrabando por meio da Argentina e do Uruguai, em função das complexas estruturas operacionais das redes criminosas. O governo luta com todos os seus recursos, mas os transgressores são em grande número e não desistem.

O Exército (por meio da Operação Ágata) tem auxiliado a Polícia Federal e a Receita Federal nas fronteiras, visto que elas carecem de efetivo e necessitam de mais investimentos em infraestrutura.

O comando do Ministério da Defesa estuda reformulações na aplicação das ações táticas, devido a crescente criatividade do crime organizado.

À medida que os criminosos conhecem o funcionamento das operações, eles buscam encontrar mecanismos para superar as adversidades com que são ameaçados.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A falta de continuidade das políticas públicas entre governos, as oscilações econômicas, a extraordinária extensão da fronteira nacional, as constantes mudanças das legislações, as alterações no câmbio, as desigualdades regionais e as frequentes transformações sociais, políticas e econômicas dificultam o estabelecimento de características gerais e tendências futuras para o município uruguaianense.

Na fronteira entre o Rio Grande do Sul e a Argentina, Uruguaiana e São Borja constituem-se como as cidades de fronteira com a maior presença de efetivo da Polícia Federal, da Receita Federal e das Forças Armadas. Os órgãos do governo estão fortemente presentes na área, ao contrário de determinados municípios fronteiriços do Arco Norte, por exemplo.

No caso específico das duas municipalidades, pode-se afirmar que o Estado logo tratou de manifestar-se e demonstra cuidado redobrado com a circulação de fluxos por estes pontos da fronteira estadual.

No entanto, não é possível afirmar que este mesmo fenômeno também aconteça em outras cidades de fronteira gaúchas. Não conseguiu-se reunir dados suficientes sobre o número de funcionários públicos, a existência de determinadas instituições públicas (ANTT, ANVISA, IBAMA, etc.) e a materialização de objetos técnicos (aduanas, fortes, quartéis, postos de fiscalização, etc.) nas mesmas.

A Ponte Internacional Getúlio Vargas – Agustín Pedro Justo ainda apresenta boas condições físicas, todavia a construção de mais uma ponte poderia diminuir o tráfego de veículos nos horários de pico de movimento e beneficiar as atividades de comércio exterior.

As mudanças no câmbio acompanham as oscilações econômicas. É comum ver brasileiros comprando em Paso de los Libres e argentinos adquirindo mercadorias em Uruguaiana, principalmente quando o poder aquisitivo da moeda favorece-lhes. As relações entre os povos são amistosas e há um rico intercâmbio cultural.

Em pauta nas conversas, discursos e notícias, o Corredor Bioceânico Central Coquimbo (Chile) – Porto Alegre (Argentina) dá esperança de maior colocação dos produtos brasileiros nos mercados asiáticos, de diminuição dos preços dos artigos nacionais exportados (através da redução dos custos logísticos) e de geração de empregos.

O comércio exterior e o transporte internacional de cargas no município uruguaianense são impulsionados principalmente por agentes da iniciativa privada. O Estado insere-se na relação como entidade fiscalizadora, reguladora e fornecedora de infraestrutura (funções imprescindíveis às movimentações comerciais).

Milhares de postos de trabalho dependem das duas esferas, como: atendentes de hotéis; borracheiros; caminhoneiros; contabilistas; despachantes aduaneiros; donos de mercados e restaurantes; funcionários públicos; guardas de segurança predial; lojistas; meretrizes; motoristas; taxistas; vendedores ambulantes; entre outros profissionais.

O Porto Seco Rodoviário e o Porto Seco Ferroviário de Uruguaiana são importantes para Uruguaiana, o governo estadual, o governo federal e o MERCOSUL. Em 2015, as movimentações na cidade de fronteira foram de mais de 126 mil caminhões, 2,3 milhões de toneladas e US\$ 8,5 bilhões de dólares (RECEITA FEDERAL, 2016). A arrecadação em tributos federais recentemente foi de R\$ 1,1 bilhão de reais (2010). R\$ 994 milhões provindos do comércio exterior.

Segundo a funcionária graduada da ABTI, as principais dificuldades (em termos físicos e de segurança) à melhoria da integração do MERCOSUL encontram-se no Brasil. Problemas como o alto custo das tarifas dos pedágios, a insegurança, as rodovias precárias, o roubo de cargas e a violência são empecilhos constantes nas estradas do país.

Os infortúnios afligem os caminhoneiros (principais responsáveis pela circulação de mercadorias no bloco econômico), diminuem a produtividade no trabalho e carecem o preço final dos produtos e serviços.

A violência seria menor e o asfalto de melhor qualidade na Argentina, no Chile e no Uruguai. Os esforços por um melhoramento das vias também estariam mais avançados nestes países. O Brasil necessita evoluir na questão do estado das estradas.

A Polícia Federal, a Receita Federal e as Forças Armadas necessitam aumentar o contingente de servidores. Os profissionais existentes não estão conseguindo controlar, fiscalizar e vigiar adequadamente a fronteira. Uma iniciativa interessante é a de que os militares começassem a ajudar os policiais federais no controle da aduana, conforme sugerido pelo funcionário graduado da DPF.

A condição fronteiriça conferiu a Uruguaiana uma particularidade. A posição geográfica (em Tríplice Fronteira), a existência de dois portos secos e os vultosos fluxos de capitais, mercadorias, indivíduos e veículos concederam-lhe uma maior importância em termos de MERCOSUL do que na hierarquia de cidades brasileiras.

Esta pesquisa buscou compreender o funcionamento e os desdobramentos do comércio exterior, da defesa e da segurança sobre o território de uma cidade de fronteira. Certamente ainda há um amplo leque de temas a aprofundar e explorar a respeito dos municípios fronteiriços. A obra aponta caminhos em diversos quesitos para futuras investigações.

A única certeza que podemos ter sobre as fronteiras é a da lógica da mudança. Os espaços fronteiriços vêm constituindo-se cada vez mais como áreas repletas de conflitos, correlações, interações e transformações socioespaciais.

REFERÊNCIAS

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DAS INDÚSTRIAS DE ARROZ PARBOILIZADO. **Produtores de arroz vivem um momento de expectativa.** Disponível em: <http://www.abiap.com.br/sitept/content/informativos/detalhe.php?informativo_id=121>. Acesso em: <15 ago. 2016>.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES. **TRIC: Transporte Rodoviário Internacional de Cargas.** Disponível em: <http://www.antt.gov.br/index.php/content/view/4966/TRIC___Transporte_Rodoviario_Internacional_de_Cargas.html>. Acesso em: <20 jun. 2016>.

ALICE WEB 2. **Metodologia.** Disponível em: <<http://aliceweb.mdic.gov.br/menu/index/item/metodologia>>. Acesso em: <20 jun. 2016>.

AMILHAT-SZARY, A. **Frontières et intégration régionale en Amérique Latine:** sur la piste du chaînon manquant, In Catherine FLAESCH-MOUGIN, Joel LEBULLENGER, Regards croisés sur les intégrations régionales: Europe, Amériques, Afrique. Bruxelles: Bruylant, 2010, p. 397-341.

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL. **Fischer faz relato da participação gaúcha em seminário sobre Corredor Bioceânico, no Chile.** Disponível em: <<http://www2.al.rs.gov.br/noticias/ExibeNoticia/tabid/5374/Default.aspx?IdMateria=302483>>. Acesso em: <04 mar. 2016>.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DOS TRANSPORTADORES INTERNACIONAIS. **60% das obras da COTECAR já estão finalizadas.** Disponível em: <http://www.abti.org.br/index.php?option=com_content&view=article&id=1522:60-das-obras-da-cotecar-ja-estao-finalizadas&catid=1:noticias&Itemid=274>. Acesso em: <03 jun. 2016>.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE TRANSPORTADORES INTERNACIONAIS. **Transporte internacional.** Disponível em: <http://www.abti.org.br/index.php?option=com_content&view=article&id=1470&Itemid=295>. Acesso em: <20 jun. 2016>.

ASSOCIAÇÃO LATINO-AMERICANA DE INTEGRAÇÃO. **Gestão logística.** Disponível em: <<http://www.aladi.org/nsfaladi/integracion.nsf/e9579df78336f6e703256e6200656899/9c0bcbc18eb6fe9003256e5f006c75d4?OpenDocument>>. Acesso em: <20 jun. 2016>.

ATLAS SOCIOECONÔMICO DO RIO GRANDE DO SUL. **Ferrovias.** Disponível em: <<http://www.atlassocioeconomico.rs.gov.br/>>. Acesso em: <20 jun. 2016>.

AZEVEDO, S. T. **A transfronteirização entre Brasil e Paraguai: a saúde nos municípios margeados pelo Lago de Itaipu.** Marechal Cândido Rondon: UNIOESTE, 2015.

BANCO CENTRAL DO BRASIL. **Câmbio.** Disponível em: <http://www.bcb.gov.br/pre/bc_atende/port/taxCam.asp>. Acesso em: <20 jun. 2016>.

BECKER, B. K. . **Território.** Brasil em Números (Edição em Inglês. Impresso), v. 15, p. 45-53, 2007.

BRAGA, A. C. **A espacialização de trocas multiculturais em conurbações internacionais da fronteira Brasil-Uruguaí.** Porto Alegre: UFRGS, 2013.

BRASIL. **Governo reconhece dois municípios como cidades-gêmeas.** Disponível em: <<http://www.brasil.gov.br/governo/2016/07/governo-reconhece-dois-municipios-como-cidades-gemeas>>. Acesso: <17 mai. 2016>.

BRASIL. **Presidentes dos países do MERCOSUL se reúnem para discutir integração do bloco.** Disponível em: <<http://www.brasil.gov.br/governo/2012/12/presidentes-dos-paises-do-mercosul-se-reunem-para-discutir-integracao-do-bloco>>. Acesso em: <20 jun. 2016>.

BRASIL. **Portal Brasil.** Disponível em: <<http://www.brasil.gov.br/>>. Acesso em: <20 jun. 2016>.

BRASIL DAS ÁGUAS. **Região Hidrográfica do Uruguai.** Disponível em: <<http://brasildasaguas.com.br/educacional/regioes-hidrograficas/regiao-hidrografica-do-uruguai/>>. Acesso: <17 mai. 2016>.

BRASIL ECONOMIA. **Crescimento e eficiência da economia.** Disponível em: <<http://www.brasil-economia-governo.org.br/>>. Acesso em: <25 nov. 2016>.

CAMPOS, H. A. **Cidades em fronteira: discussão sobre seus múltiplos significados.** 1º Colóquio Internacional de História Cultural da Cidade. Porto Alegre: 2015, p. 393-406.

CAMPOS, H. A. **O papel estratégico de cidades gêmeas no controle de mercadorias em regiões de fronteira no contexto do MERCOSUL: Uruguiana (BRA) e Paso de los Libres (ARG).** IX Encontro Nacional da Associação Brasileira de Estudos de Defesa. Florianópolis: 2016, p. 1-12.

CARNAVAL ARGENTINA. **Paso de los Libres.** Disponível em: <<http://www.carnavalargentina.com.ar/>>. Acesso em: <25 nov. 2016>.

CARNEIRO FILHO, C. P. **Interações espaciais e cidades gêmeas na fronteira Brasil-Argentina: São Borja/Santo Tomé – Itaquí/Alvear.** Rio de Janeiro: UFRJ, 2008.

CARNEIRO FILHO, C. P.; LANG, J. C. **Interações econômicas na fronteira Brasil-Argentina:** fluxos de mercadorias e investimentos produtivos na fronteira do Rio Grande do Sul com as províncias de Corrientes e Misiones.

Disponível em:

<[http://www.seminarioamericaplatina.com/restrito/trabalho/Camilo-Pereira-Carneiro-Filho-301014-1738-](http://www.seminarioamericaplatina.com/restrito/trabalho/Camilo-Pereira-Carneiro-Filho-301014-1738-Eixo%20%20Artigo%20CAMILO%20CARNEIRO;%20JULIO%20LANG.pdf)

Eixo%20%20Artigo%20CAMILO%20CARNEIRO;%20JULIO%20LANG.pdf>.

Acesso em: <14 mar. 2015>.

CARNEIRO FILHO, C. P. **Processos de transfronteirização na Bacia do Prata:** a Tríplice Fronteira Brasil-Argentina-Paraguai. Porto Alegre: UFRGS, 2013.

CENÁRIO DO TRANSPORTE. **Pesquisa apresenta preocupações dos transportadores latino-americanos.** Ano IX. Edição 38. Uruguiana, 2015, p. 16 – 17.

CENTRO INTEGRADO DE DEFESA AÉREA E CONTROLE DE TRÁFEGO AÉREO II. **DTCEA Uruguiana.** Disponível em:

<http://www.cindacta2.aer.mil.br/main_int_cont_destacamentos.ph>. Acesso em: <12 dez. 2016>.

CLIC RBS. **Governo pretende desmontar usina de Uruguiana.** Disponível em: <<http://zh.clicrbs.com.br/rs/noticias/noticia/2015/07/governo-pretende-desmontar-usina-de-uruguiana-4795989.html>>. Acesso em: <05 mai. 2016>.

CLIC RBS. **Uruguiana dá a largada ao Carnaval 2016 nesta quinta-feira.** Disponível em: <<http://zh.clicrbs.com.br/rs/vida-e-estilo/noticia/2016/03/uruguiana-da-a-largada-ao-carnaval-2016-nesta-quinta-feira-4988262.html>>. Acesso em: <01 ago. 2016>.

CLIC RBS. **Uruguiana terá voo diário e direto para Porto Alegre.** Disponível em: <<http://zh.clicrbs.com.br/rs/noticias/noticia/2015/08/uruguiana-tera-voo-diario-e-direto-para-porto-alegre-4828343.html>>. Acesso em: <20 mai. 2016>.

COELHO, K. N. B. **Influências urbanas nas cidades fronteira:** o caso de Uruguiana/BR e Paso de los Libres/AR. Porto Alegre: UFRGS, 2008.

COELHO, F. C. S. B.; BÊRNI, D. A. **Diagnóstico socioeconômico de Uruguiana.** Disponível em: <<http://docplayer.com.br/11180792-Pontificia-universidade-catolica-do-rio-grande-do-sul-campus-uruguiana-pucrs-diagnostico-socio-economico-de-uruguiana.html>>. Acesso em: <05 jan. 2017>.

COELHO, K. N. B.; REIS, A. T. L. **Espaços urbanos em cidades de Fronteira:** Lógica Espacial X Lógica Legal. Disponível em: <<http://www.ufrgs.br/gpit/wp-content/uploads/2011/04/coelho-karla-espac3a7os-urbanos-em-cidades-de-fronteira.pdf>>. Acesso em: <01 ago. 2015>.

COMEX BLOG. **Canais de conferência aduaneira.** Disponível em: <<http://www.comexblog.com.br/importacao/canais-de-conferencia-aduaneira/>>. Acesso em: <28 set. 2016>.

CORREIO DO POVO. **A inauguração da Ponte Internacional Uruguiana-Paso de los Libres.** Disponível em: <<http://www.cpovo.net/jornal/A114/N236/HTML/Seculo.htm>>. Acesso em: <28 set. 2016>.

COSTA, M. K. B. **Segurança e Defesa na Fronteira entre Brasil e Paraguai no Contexto de Integração Regional.** Disponível em: <http://www.enabed2016.abedef.org/resources/anais/3/1466391255_ARQUIVO_ArtigoFinal.ENABED2016.pdf>. Acesso em: <09 ago. 2016>.

DÁVILA, M. L. B. **A Ponte Internacional Brasil – Argentina: Limites e possibilidades da política de boa vizinhança.** Porto Alegre: PUC RS, 1994.

DELEGACIA FLUVIAL DE URUGUAIANA. **Histórico.** Disponível em: <<https://www1.mar.mil.br/deluruguaiana/historico>>. Acesso em: <12 dez. 2016>.

DIÁRIO DA FRONTEIRA. **Liberada Ponte Internacional Uruguiana – Paso de los Libres.** Disponível em: <<http://diariodafrenteira.blogspot.com.br/2013/05/liberada-ponte-internacional-uruguaiana.html>>. Acesso em: <25 jun. 2016>.

DIETZ, C. I. **Cenários contemporâneos da fronteira Brasil-Argentina: infraestruturas estratégicas e o papel dos atores no processo de cooperação/integração transfronteiriça.** Porto Alegre: UFRGS, 2008.

DIVISÃO DE ATOS INTERNACIONAIS. **Acordo de Complementação Econômica nº 14, entre o Brasil e a Argentina (ACE-14).** Disponível em: <<http://dai-mre.serpro.gov.br/atos-internacionais/multilaterais/acordo-de-complementacao-economica-no-14-entre-o-brasil-e-a-argentina-ace-14/>>. Acesso em: <01 ago. 2016>.

DORFMAN, A. **A condição fronteiriça diante da securitização das fronteiras do Brasil.** In: D. Nascimento; J. P. Rebelo. *Fronteiras em perspectiva comparada e temas de defesa da Amazônia.* Belém: EDUFPA, 2013.

EL LITORAL. **O novo COTECAR de Paso de los Libres estaria trabalhando até o final do ano.** Disponível em: <<http://www.ellitoral.com.ar/158040/El-nuevo-Cotecar-de-Paso-de-los-Libresestaria-trabajando-antes-de-fin-de-ano>>. Acesso em: <03 jun. 2016>.

ELOG. **Quem somos.** Disponível em: <<http://www.eloglogistica.com.br/Institucional/Quem-Somos>>. Acesso em: <19 abr. 2016>.

EL PAÍS. **Brasil, a principal rota do tráfico de cocaína na América Latina.**

Disponível em: http://brasil.elpais.com/brasil/2014/09/21/politica/1411333264_428018.html. Acesso em: <29 nov. 2016>.

EMEF DO COMPLEXO ESCOLAR ELVIRA CERATTI. **EMEF do Complexo Escolar Elvira Ceratti.** Disponível em: <http://caic-uruguaiana.blogspot.com.br/>. Acesso: <10 jul. 2016>.

EXAME. **Brasil tem maior carga tributária da América Latina.** Disponível em: <http://exame.abril.com.br/economia/brasil-tem-maior-carga-tributaria-da-america-latina/>. Acesso em: <02 dez. 2016>.

FAGUNDES, F. C. R.. **Entre Segurança e Defesa:** o Poder de Polícia das Forças Armadas na Faixa de Fronteira. In: Simpósio de Pós-Graduação em Relações Internacionais do Programa San Tiago Dantas (UNESP, UNICAMP, PUC-SP). Governança Global: transformações, dilemas e perspectivas, 2016, São Paulo. Anais Eletrônicos do SIMPORI 2015, 2015.

FEDERAÇÃO DAS INDÚSTRIAS DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL. **Corredor Bioceânico Central ampliará logística para escoamento dos produtos gaúchos.** Disponível em: <http://www.fiergs.org.br/pt-br/noticia/corredor-bioceanico-central-ampliara-logistica-para-escoamento-dos-produtos-gauchos>. Acesso em: <04 mar. 2016>.

FEDERAÇÃO DAS INDÚSTRIAS DO ESTADO DE SÃO PAULO. **Portos secos.** Disponível em: <http://www.fiesp.com.br/transporte-e-logistica/portos-secos/>. Acesso em: <15 ago. 2016>.

FEDERACIÓN ARGENTINA DE ENTIDADES EMPRESARIAS DEL AUTOTRANSPORTE DE CARGAS. **24ª Assembleia Ordinária da Câmara Interamericana de Transportes.** Disponível em: <http://www.fadeeac.org.ar/>. Acesso em: <17 ago. 2016>.

FERRARI, M. **As noções de fronteira em Geografia.** Revista Perspectiva Geográfica. ISSN 1981 – 4801 UNIOESTE V.9, N.10, 2014.

FOUCHER, M. **Considerações Geopolíticas sobre as Fronteiras.** Revista GeoPantanal. N. 15. Corumbá: UFMS/AGB, jul. dez. 2013, p. 23 – 35.

FOUCHER, M. **Fronts et frontières.** *Un tour du monde géopolitique*, Paris, Fayard, 1986, 1991.

FRONTEIRA LOGÍSTICA. **Distâncias no MERCOSUL.** Disponível em: http://www.frenteilog.com.br/distancias_mercosul.php. Acesso: <05 jul. 2016>.

FUNDAÇÃO DE ECONOMIA E ESTATÍSTICA SIEGFRIED EMANUEL HEUSER. **Município:** Uruguaiana. Disponível em:

<<http://www.fee.rs.gov.br/perfil-socioeconomico/municipios/detalhe/?municipio=Uruguaiana>>. Acesso em: <12 mai. 2016>.

G1. Criminalidade faz caminhoneiros evitarem Porto Seco de Uruguaiana. Disponível em: <<http://g1.globo.com/rs/rio-grande-do-sul/noticia/2014/04/criminalidade-faz-caminhoneiros-evitarem-porto-seco-de-uruguaiana.html>>. Acesso em: <22 set. 2016>.

G1. Termoelétrica de Uruguaiana, no RS, funcionará durante dois meses. Disponível em: <<http://g1.globo.com/rs/rio-grande-do-sul/noticia/2014/02/termoeletrica-de-uruguaiana-no-rs-funcionara-durante-dois-meses.html>>. Acesso em: <05 mai. 2016>.

G1. Usina de Uruguaiana deve retomar operação a partir desta quarta-feira. Disponível em: <<http://g1.globo.com/rs/rio-grande-do-sul/noticia/2015/02/usina-de-uruguaiana-deve-retomar-operacao-partir-desta-quarta-feira.html>>. Acesso em: <05 mai. 2016>.

GAZETA WEB. Cocaína é comprada com cartão de crédito na beira de estradas do país. Disponível em: <http://gazetaweb.globo.com/mobile/texto_completo.php?c=228362&canal=noticias>. Acesso em: <12 ago. 2016>.

GGN. Argentina: Favoritos falam em aproximação com Brasil. Disponível em: <<http://jornalgggn.com.br/fora-pauta/argentina-favoritos-falam-em-aproximacao-com-brasil>>. Acesso em: <19 mai. 2016>.

IBÉRICA ASSESSORIA ADUANEIRA. Dicionário de Comércio Internacional e de Transportes. Disponível em: <<http://www.ibericacomex.com.br/files/Dicionario.pdf>>. Acesso em: <31 ago. 2016>.

IB SOLUTIONS. Fluxo logístico com desembaraço em Zona Secundária. Disponível em: <<http://www.ibsolutions.com.br/logis-inter/fluxo-logistico-com-desembaraco-em-zona-secundaria>>. Acesso em: <31 ago. 2016>.

INFRAERO. Aeroporto Internacional de Uruguaiana – Rubem Berta. Disponível em: <<http://www.infraero.gov.br/index.php/aeroportos/rio-grande-do-sul/aeroporto-internacional-rubem-berta-uruguaiana.html>>. Acesso em: <20 mai. 2016>.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. População do Brasil. Disponível em: <<http://www.brasil-economia-governo.org.br/tag/complexidade-economica/>>. Acesso em: <07 dez. 2016>.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Rio Grande do Sul: Uruguaiana. Disponível em: <<http://www.cidades.ibge.gov.br/painel/populacao.php?lang=&codmun=432240>>

&search=rio-grande-do-sul|uruguaiana|infogr%E1ficos:-evolu%E7%E3o-populacional-e-pir%E2mide-et%E1ria>. Acesso em: <19 abr. 2016.>

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Rio Grande do Sul:** Uruguaiana. Disponível em: <<http://www.cidades.ibge.gov.br/painel/fotos.php?lang=&codmun=432240&search=|uruguaiana>>. Acesso em: <19 abr. 2016.>

INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA Y CENSOS DE LA REPÚBLICA ARGENTINA. **Paso de los Libres.** Disponível em: <<http://www.indec.gov.ar/>>. Acesso em: <19 abr. 2016.>

LAKATOS, E. M.; MARCONI, M. A. **Fundamentos de metodologia científica.** 5.ed. São Paulo: Atlas, 2003.

LIGRONE, P. **Transfronteirización.** In: Diccionario del pensamiento alternativo. Biagini, H.; Roig, A. Buenos Aires: Biblos, 2006.

NINO, A. A. **A importância do transporte internacional para a cidade de Uruguaiana.** Três Passos: UFRGS, 2012.

MACHADO, L. O. **Cidades na fronteira internacional: conceitos e tipologia.** Disponível em: <<http://www.retis.igeo.ufrj.br/wp-content/uploads/2010-Cidades-na-Fronteira-Internacional-LOM.pdf>>. Acesso em: <01 ago. 2015.>

MACHADO, L. O. **Limites e fronteiras: da alta diplomacia aos circuitos da ilegalidade.** Revista Território, Rio de Janeiro, v. 8, p. 9-29, 2000.

MACHADO, L. O. **Limites, fronteiras, redes.** In: Strohaecker, Tânia Marques et al. (orgs.) (1998). Fronteiras e espaço global. Porto Alegre: Associação dos Geógrafos Brasileiros - Seção Porto Alegre, 1998, p. 41-49.

MACHADO, L. O. et al. **O desenvolvimento da faixa de fronteira: uma proposta conceitual-metodológica.** In: Oliveira, T. C. M. de (org.). Território sem limites: estudos sobre fronteiras. Campo Grande: UFMS, 2005. p. 87-112.

MACHADO, L. O. **“The intermittent control of the Amazonian territory (1616-1960)”**, International Journal of Urban and Regional Research, 13 (4), 1989, p.652-665.

MACHADO, L. O. **Sistemas, Fronteiras e Território.** Rio de Janeiro: UFRJ, 2002.

MARTIN, A. R. **Fronteiras e nações.** 4 ed. São Paulo: Contexto, 1998.

MASSARDIER, G. **Politiques et actions publiques.** Paris: Armand Colin, 2003.

MERCOSUL. **Saiba mais sobre o MERCOSUL.** Disponível em: <www.mercosul.gov.br/saiba-mais-sobre-o-mercosul>. Acesso em: <20 jun. 2016>.

MINISTÉRIO DA AGRICULTURA, PECUÁRIA E ABASTECIMENTO. **Instrução Normativa nº 11, de 10 de maio de 2016.** Disponível em: <http://www.agricultura.gov.br/arq_editor/DOU%20de%2011%2005%202016.pdf>. Acesso: <25 nov. 2016>.

MINISTÉRIO DA DEFESA. **Operação Ágata.** Disponível em: <<http://www.defesa.gov.br/exercicios-e-operacoes/operacoes-conjuntas-1/operacao-agata>>. Acesso em: <25 nov. 2016>.

MINISTÉRIO DA DEFESA. **Operação em Uruguaiana.** Disponível em: <<https://www.flickr.com/photos/ministreiudadefesa/14046053957/in/photostream/>>. Acesso em: <12 dez. 2016>.

MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO EXTERIOR. **Acordo de complementação econômica nº 14.** Disponível em: <<http://www.desenvolvimento.gov.br/sitio/interna/interna.php?area=5&menu=450&refr=405>>. Acesso em: <01 ago. 2016>.

MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO EXTERIOR. **Comércio Exterior.** Disponível em: <<http://www.mdic.gov.br/>>. Acesso em: <28 nov. 2016>.

MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO EXTERIOR. **Relações comerciais.** Disponível em: <<http://www.mdic.gov.br/>>. Acesso em: <25 nov. 2016>.

MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO. **Escola de fronteira.** Disponível em: <<http://educacaointegral.mec.gov.br/escolas-de-fronteira>>. Acesso: <05 jul. 2016>.

MINISTÉRIO DA INTEGRAÇÃO NACIONAL. **Cidades gêmeas.** Disponível em: <<http://www.mi.gov.br/>>. Acesso em: 10 fev. 2015.

MINISTÉRIO DA INTEGRAÇÃO NACIONAL. **Proposta de reestruturação do programa de desenvolvimento da faixa de fronteira.** Disponível em: <<http://www.mi.gov.br/documents/10157/3773138/II+-+Nova+base+territorial+para+o+programa+Faixa+de+Fronteira.pdf/0077863f-179f-4f6e-8e63-0adbcb627a5b>>. Acesso em: <25 nov. 2016>.

MINISTÉRIO DA JUSTIÇA E CIDADANIA. **Segurança pública nas fronteiras: Diagnóstico Socioeconômico e Demográfico.** Disponível em: <http://www.justica.gov.br/sua-seguranca/seguranca-publica/analise-e-pesquisa/download/outras_publicacoes/pagina-3/sumario-executivo_final.pdf>. Acesso em: <07 jan. 2017>.

MINISTERIO DE EDUCACIÓN. **Escuela N° 667 “Vicente Eladio Véron”**. Disponível em: <http://www.porlainclusion.educ.ar/experiencias/relatos_escuelas/Argentina_Pedagogia_de_Frontera.pdf>. Acesso: <15 jul. 2016>.

MINISTERIO DEL INTERIOR, OBRAS PÚBLICAS Y VIVIENDAS. **Paso de los Libres**. Disponível em: <<http://www.mininterior.gov.ar/>>. Acesso em: <20 ago. 2016>.

MÜLLER, K. M. **Cenários para pensar a comunicação fronteiriça: Uruguaiana – Libres e Livramento – Rivera**. XXIV Congresso Brasileiro de Comunicação. Campo Grande: 2011, p. 01-15.

MULTIWAYS. **Tensão entre fronteiras dificulta MERCOSUL**. Disponível em: <<http://www.multiways.com.br/index.php/site/artigos-noticias/Tensao-entre-fronteiras-dificulta-MERCOSUL>>. Acesso em: <05 jun. 2016>.

PLANALTO. **Lei complementar nº 136, de 25 de agosto de 2010**. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/LCP/Lcp136.htm>. Acesso em: <05 jan. 2017>.

PREFEITURA DE URUGUAIANA. **Uruguaiana é o segundo melhor município do estado para instalação de torres de energia eólica**. Disponível em: <http://www.uruguaiana.rs.gov.br/pmu_novo/veiw_noticias/387>. Acesso em: <19 abr. 2016.>

PORTO SEM PAPEL. **Demurrage**. Disponível em: <<http://www.portosempapel.gov.br/sep/glossario-portuario/termo75>>. Acesso em: <31 ago. 2016>.

R7. **Brasil é o principal corredor da cocaína no mundo, diz ONU**. Disponível em: <<http://noticias.r7.com/cidades/noticias/brasil-e-o-principal-corredor-da-cocaina-no-mundo-diz-onu-20100617.html>>. Acesso em: <01 jan. 2017>.

R7. **Reportagem especial mostra os perigos e dificuldades da vida de caminhoneiro**. Disponível em: <<http://noticias.r7.com/fala-brasil/videos/reportagem-especial-mostra-os-perigos-e-dificuldades-da-vida-de-caminhoneiro-26102015>>. Acesso em: 10 fev. 2015.

RÁDIO CULTURA AM 1260. **Argentina: Você sabe o que fazer para cruzar a Fronteira?** Disponível em: <<http://www.radioculturaam1260.com.br/policia/noticia/geral/argentina-voce-sabe-o-que-fazer-para-cruzar-a-fronteira/191>>. Acesso em: <01 ago. 2016>.

RAFFESTIN, C. **Autour de la fonction sociale de la frontière**. In: REMY, Jean (directeur). *Espaces et sociétés*, no 70-71 “Identités, espaces, frontières”. Paris: L’Harmattan, 1992, pp 157-164. Acesso eletrônico: Gallica Bilioteque Numerique: Bibliothèque Nationale de France (BNF), Association pour le

développement d'Espaces et sociétés. Available at:
<http://gallica.bnf.fr/ftp.bnf.fr/561/N5619708.PDF.1/1DM.pdf>

RAFFESTIN, C. **Por uma Geografia do poder**. São Paulo: Ática, 1993.

RECEITA FEDERAL DO BRASIL. **Isenções, Cotas, Limites Quantitativos e Duty Free**. Disponível em:
<http://idg.receita.fazenda.gov.br/orientacao/aduaneira/viagens-internacionais/guia-do-viajante/entrada-no-brasil/cota-de-isencao-duty-free-e-bagagem-tributavel>. Acesso: <01 jun. 2016>.

RECEITA FEDERAL DO BRASIL. **Parametrização**. Disponível em:
<http://idg.receita.fazenda.gov.br/orientacao/aduaneira/manuais/despacho-de-importacao/topicos-1/despacho-de-importacao/etapas-do-despacho-aduaneiro-de-importacao/parametricao>. Acesso em: <05 mar. 2016>.

RECEITA FEDERAL DO BRASIL. **Seleção Parametrizada**. Disponível em:
<http://idg.receita.fazenda.gov.br/orientacao/aduaneira/manuais/despacho-de-exportacao/topicos/selecao-parametrizada>. Acesso em: <05 mar. 2016>.

RECEITA FEDERAL DO BRASIL. **Uruguaiana**. Disponível em:
<http://idg.receita.fazenda.gov.br/>. Acesso em: <12 dez. 2016>.

RÜCKERT, A. A. et al. **Transfronteirizações na América do Sul**: dinâmicas territoriais, desenvolvimento regional, integração e defesa nas fronteiras meridional e setentrional do Brasil. Pró-Defesa. Porto Alegre: 2013.

RÜCKERT, A. A.; DIETZ, C. I. **Integração regional, a região transfronteiriça da Bacia do Rio da Prata e os projetos de infraestruturas de conexão**, in: Confins - Sessão temática Cidade – 406. Revue Franco-Brésilienne de Géographie/Revista Franco-Brasileira de Geografia, São Paulo: USP, nº 17, 2013, p. 1-33.

RÜCKERT, A. A.; GRASLAND, C. **Transfronteirizações**: possibilidades de pesquisa comparada América do Sul - União Europeia. Revista de Geopolítica, Natal - RN, v. 3, nº 2, p. 90 – 112, jul./dez. 2012.

RUMO. **Patrimônio**. Disponível em:
http://pt.rumolog.com/conteudo_pti.asp?idioma=0&conta=45&tipo=27057. Acesso em: <29 set. 2016>

SEGUNDA BRIGADA DE CAVALARIA MECANIZADA. **Brigada Charrua**. Disponível em: <<http://www.2bdacmec.eb.mil.br/>>. Acesso em: <12 dez. 2016>.

SEGUNDA BRIGADA DE CAVALARIA MECANIZADA. **Operação Ágata**. Disponível em: <<http://www.2bdacmec.eb.mil.br/index.php/noticias/19-operacao-agata>>. Acesso em: <12 dez. 2016>.

SERVIÇO SOCIAL DO COMÉRCIO DE SÃO PAULO. **Força da fronteira na economia local**. Disponível em:

<https://www.sescsp.org.br/online/artigo/9183_FORCA+DA+FRONTEIRA+NA+ECONOMIA+LOCAL#/tagcloud=lista>. Acesso em: <01 ago. 2015>.

SINDICATO DOS DESPACHANTES ADUANEIROS DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL. **Informativo Aduaneiro News do Sindicato dos Despachantes Aduaneiros do Estado do Rio Grande do Sul**, edição nº 23, maio/junho 2011.

STEIMAN, R. **A geografia das cidades de fronteira**: um estudo de caso de Tabatinga (Brasil) e Letícia (Colômbia). Rio de Janeiro: UFRJ, 2002.

STEIMAN, R.; MACHADO, L. O. **Limites e fronteiras internacionais**: uma discussão histórico-geográfica. In: Héctor Hugo Trincherro; Tito Carlos M. Oliveira. (Org.). *Fronteiras platinas: território e sociedade*. 1ed. Dourados: UFGD, 2012, v. 1, p. 257-278.

TERMINAL LOGIBRÁS. **Terminal Multimodal Uruguaiana - RS**. Disponível em: <<http://www.terminallogibras.com.br/cd-uruguaiana.html>>. Acesso em: <25 jun. 2016>.

THE OBSERVATORY OF ECONOMIC COMPLEXITY. **Brasil**. Disponível em: <<http://atlas.media.mit.edu/pt/profile/country/bra/>>. Acesso em: <25 nov. 2016>.

THOMAZ, K. M. **A política linguística do Projeto Escolas Interculturais Bilíngues de Fronteira do MERCOSUL**: ensino de segunda língua para as áreas fronteiriças. *Revista Línguas & Letras*. Cascavel, PR, vol. 11, nº 2, p. 1 – 13, 2010/2.

UNILA. **Programa Escolas Interculturais de Fronteira**. Disponível em: <<https://www.unila.edu.br/noticias/programa-escolas-interculturais-fronteira>>. Acesso: <10 jul. 2016>.

ZERO HORA. **Leilão eletrônico oferta produtos apreendidos em Uruguaiana**. Disponível em: <<http://zh.clicrbs.com.br/rs/noticias/noticia/2015/11/leilao-eletronico-oferta-produtos-apreendidos-em-uruguaiana-4893398.html>>. Acesso: <10 abr. 2016>.

ZERO HORA. **Uruguaios lotam comércio na fronteira com o Rio Grande do Sul**. Disponível em: <<http://zh.clicrbs.com.br/rs/noticias/economia/noticia/2015/10/uruguaios-lotam-comercio-na-fronteira-com-o-rio-grande-do-sul-4875979.html>>. Acesso em: <17 ago. 2016>.

APÊNDICES

APÊNDICE 1: ENTREVISTAS

1.1 ENTREVISTA COM FUNCIONÁRIO GRADUADO DO DEPARTAMENTO DA POLÍCIA FEDERAL (DPF)

1 - Quais são os principais tipos de produtos apreendidos em Uruguaiana?

As principais mercadorias apreendidas são produtos tóxicos trazidos do Uruguai e cigarros contrabandeados. Os cigarros dão grande lucro aos contrabandistas. As armas e as munições são encontradas pontualmente . Na Operação Plano Alto (2015) foram apreendidos 438 quilos de cocaína. Foi a maior apreensão da Polícia Federal no Estado do Rio Grande do Sul em 2015. As investigações iniciaram com uma apreensão de 465 quilos de drogas em Santa Maria/RS. A logística para este crime teve de ser muito organizada, pois a quantidade de entorpecentes era grande.

2 - Quantos funcionários operam na Polícia Federal de Uruguaiana?

Quarenta homens, entre quatro delegados, vários agentes, escrivães, papiloscopistas e dois servidores administrativos. Há também cinco contratados, duas estagiárias e vigilantes da segurança predial. A delegacia funciona até às 18 horas para o público. Até às 19 horas é realizado expediente interno. A unidade da Polícia Federal na aduana fica aberta 24 horas.

3 - Quais os principais pontos de entrada de contrabando, armas e drogas na fronteira entre Brasil e Argentina?

O contrabando do Paraguai por via terrestre é bastante forte. No que tange aos entorpecentes, eles vêm principalmente da região metropolitana de Porto Alegre. A fiscalização pela Polícia Federal e a Receita Federal eram feitas do lado argentino de 1999 até 2014. Baseavam-se no Acordo de Recife,

permitindo a aplicação dos controles integrados na fronteira entre os países do MERCOSUL. Lutei contra. É um ato anticonstitucional. A Polícia Federal, segundo o artigo 144 da Constituição Federal, não detêm jurisdição para operar na Argentina. A partir de 2014, a fiscalização voltou para o lado brasileiro. Os argentinos não nos proporcionavam um bom ambiente de trabalho. Em tese, a Receita Federal atualmente faz o controle de todo o carro que entra. Entre 15/12/2015 até 15/03/2016 um milhão e 44 mil pessoas transitaram entre Uruguaiana e Paso de los Libres. Uruguaiana constitui-se como o segundo ponto de entrada de estrangeiros, atrás apenas de Foz do Iguaçu.

4 - Como se dá a parceria entre o Departamento de Polícia Federal (DPF) e a Policía Federal Argentina (PFA)?

Trocamos bastante informações por e-mail e telefone. Temos um bom contato com eles.

5 - Quais são os principais tipos de operações da Polícia Federal em Uruguaiana?

Efetuamos vários tipos de operações. Cada operação é batizada com um nome e registrada no SISCARTE (Sistema Cartorário da *Polícia Federal*).

6 - Quais são os tipos de cargas mais visadas pelos ladrões nas rodovias brasileiras?

As cargas mais visadas são as de produtos eletrônicos.

7 - Há muitos roubos de cargas nas BRs 472 e 290?

Não tem muitos roubos de cargas. Já aconteceram furtos em cargas na entrada do Porto Seco. Em certos casos, haviam prostitutas envolvidas.

8 – Cite alguns tipos de ações da Polícia Federal em Uruguaiana.

Nós temos o GEPOM, o Grupamento Especial de Polícia Marítima. Através dele fizemos a patrulha do Rio Uruguai. Trabalhamos em conjunto com a Delegacia Fluvial de Uruguaiana. Por meio de uso do GPS, mapeamos possíveis locais de entrada de contrabando e drogas. Também fiscalizamos as

movimentações no rio. Há circunscrição da delegacia de Uruguaiiana estão ligados os municípios de Alegrete, Barra do Quaraí, Itaqui, Maçambará, Manoel Viana, São Francisco de Assis e a própria Uruguaiiana.

9 - Como se dá o trabalho em conjunto entre a Polícia Federal e o Exército e a ABIN na fronteira?

Sim, com o Exército temos algumas operações e com a ABIN uma troca de informações. Podemos citar a Operação Ágata, em relação à parceria com os militares.

10 - Há uma estimativa de qual é o volume de mercadorias ilegais que entram em Uruguaiiana, passando pela ponte internacional?

Não tenho estimativas. É difícil saber ter uma noção a este respeito.

11 - Quais os principais desafios e dificuldades da Polícia Federal nas fronteiras?

A principal dificuldade da Polícia Federal é a carência de efetivo. Nós precisamos de mais homens. Uma solução para o desafio seria a parceria entre a Polícia Federal e o Exército, realizando a função de polícia ostensiva. Precisamos de policial federal para trazer informações. O projeto conferindo ao Exército atribuição de polícia na faixa de fronteira foi aprovado em 2013. Seis militares de cada lado da pista, em turno de duas horas, resolveria todo o problema relativo à fiscalização e policiamento na aduana. No entanto, é preciso tomar cuidado. Não se pode colocar o pessoal do Exército como se tivesse em guerra. Os militares pondo os fuzis na cara das pessoas. Este tipo de comportamento gera bastante reclamações. As pessoas sentem-se ameaçadas. Alguns *jet skys* e operadores de *jet skys* também seriam importantes para as operações.

Muito obrigado pela entrevista! Os dados serão muito valiosos para a pesquisa!

De nada! É sempre bom poder ajudar os estudos das universidades!

1.2 ENTREVISTA COM FUNCIONÁRIO GRADUADO DA RECEITA FEDERAL DO BRASIL (RFB)

1 - *Quantos funcionários trabalham na Receita Federal de Uruguaiiana?*

Aproximadamente 60 pessoas, entre as diferentes funções dentro da Receita Federal.

2 - *Quais os principais tipos de mercadorias que cruzam a Ponte Internacional Getúlio Vargas – Agustín Pedro Justo?*

Aqui, agora, eu não tenho detalhamento sobre isto, mas posso levantar as informações e passar-lhe por e-mail. Há destaque para cargas com veículos, componentes eletrônicos, peças de veículos, maquinário agrícola, produtos químicos, entre outros.

3 - *Como funciona o processo de passagem de mercadorias entre Uruguaiiana e Paso de los Libres?*

Há três canais no processo de liberação de mercadorias para exportação pela Receita Federal: o verde, o laranja e o vermelho. Denominamos de “seleção parametrizada”. No verde, ocorre o desembarço automático. No laranja, é realizado o exame documental da mercadoria. No vermelho, efetua-se o exame documental e a verificação da mercadoria.

4 - *Qual é o tempo que os caminhões ficam retidos para o cumprimento dos trâmites aduaneiros até que sejam liberados para o transporte internacional?*

Depende do canal que o veículo pegar. No canal verde, a carga prossegue com liberação imediata. No canal vermelho, fica retida, até que a questão que a tenha enquadrado nesta categoria seja resolvida.

5 - *Quais são os principais destinos e procedências das mercadorias que passam pela ponte internacional em Uruguaiiana?*

A procedência da mercadoria é processada como o certificado de origem, ou seja, o local onde é efetuado o despacho aduaneiro.

Aproximadamente de 80 a 90% das mercadorias têm seu despacho aduaneiro efetuado no Porto Seco de Uruguaiana. Algumas cargas têm o despacho aduaneiro realizado no Estado de São Paulo e vêm direto para a ponte internacional.

6 - Há uma estimativa de produtos contrabandeados, armas e entorpecentes apreendidos pela Receita Federal no ingresso ao Brasil, pela ponte internacional?

Nós apreendemos uma boa quantidade de produtos durante o ano. As apreensões de armas e entorpecentes são logo encaminhadas a Polícia Federal. Trabalhamos em conjunto com os outros órgãos governamentais, como, por exemplo, a Polícia Federal, a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e a prefeitura de Uruguaiana. Agora, de cabeça, eu não posso afirmar qual é a quantidade.

7 - Qual é a estimativa de geração de impostos pelo Porto Seco de Uruguaiana?

O governo arrecadou aproximadamente R\$1,1 bilhão em tributos. Valores reunidos a partir da cobrança do II (Imposto de Importação), do IPI (Imposto sobre Produtos Industrializados), do PIS (Programa de Integração Social) e do ICMS (Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços), entre outros, por exemplo.

8 - Vocês possuem a estatística de quantos empregos diretos e indiretos são gerados por meio do comércio exterior em Uruguaiana?

Não temos esta estatística neste momento. Vou pesquisar no banco de dados. Certamente são alguns milhares de postos de trabalho.

9 - A Receita Federal pode passar-me as informações que detêm sobre o transporte internacional e o comércio exterior em Uruguaiana? Aqueles dados que não forem de caráter sigiloso.

Temos sim! Me informe seu e-mail, que vou juntar os dados e os encaminhado pelo endereço eletrônico. São muitos dados, agora de cabeça eu não sei de todos.

Agradeço o recebimento nas dependências da Receita Federal!

Foi bom poder ajudar! Qualquer coisa entre em contato por celular ou por e-mail! Estamos à disposição!

1.3 ENTREVISTA COM FUNCIONÁRIO GRADUADO DO SINDICATO DOS DESPACHANTES ADUANEIROS DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL (SDAERGS)

1 - Como tem se comportado os fluxos comerciais do MERCOSUL em Uruguaiana nos últimos anos?

O MERCOSUL funciona, mas não tem evoluído. Poderia funcionar melhor. Houve uma queda no movimento nos últimos anos. Inclusive ocorreu uma redução do número de despachantes aduaneiros em relação a 2011.

2 - Quais os principais tipos de mercadorias que passam entre Uruguaiana e Paso de los Libres?

Passam automóveis, autopeças, maquinário agrícola, produtos diversos, etc. Uma enorme diversidade de mercadorias. O Brasil possui um acordo comercial com a Argentina voltado ao setor automobilístico. Deste modo, há uma grande concentração de produtos nesta área.

3 - A crise econômica brasileira, iniciada em 2014, tem influenciado em que medida o comércio internacional que passa por Uruguaiana?

Tem diminuído bastante. Prejudica o comércio. As pessoas deixam de comprar. Sentem-se inseguras quanto ao futuro. O poder de compra diminuiu devido à inflação. Se eu fosse calcular, diria que com a crise o comércio exterior em Uruguaiana diminuiu de 20 a 30% nos últimos anos.

4 - Quantos despachantes aduaneiros atuam em Uruguaiana?

Não tenho um levantamento sobre isto. O último estudo realizado foi em 2010, com o intuito de reivindicar algumas melhorias no setor do comércio exterior da cidade. Na época haviam 98 empresas de despacho aduaneiro.

5 – Como funciona o processo internacional de entrada e saída de mercadorias?

A empresa exportadora contrata o despachante aduaneiro. O despachante é o profissional especializado no desembaraço de mercadorias

que transitam pelas alfândegas. São realizados dois movimentos: dois desembaraços aduaneiros, um na importação e outro na exportação. O transportador internacional deve obedecer aos canais da Receita Federal durante o ingresso ou saída de uma carga no Brasil. Diversos órgãos estão envolvidos no comércio exterior de alguma forma, como a Polícia Federal, a Receita Federal, a ANTT, o IBAMA, o Ministério da Agricultura, a Agência Nacional de Vigilância Sanitária, entre outros. Por exemplo, se ingressa uma remessa de madeira no país, o IBAMA é responsável. Se a carga é munição, então é o Exército.

6 – Há uma estimativa de empregos diretos e indiretos gerados pelo comércio exterior e o transporte internacional em Uruguaiana?

Na pesquisa, de 2010, chegamos ao número de 5.760 empregos diretos e indiretos gerados com o comércio exterior e o transporte internacional de mercadorias em Uruguaiana.

7 – Quais impostos incidem sobre o comércio exterior?

Temos o II (Imposto de Importação), o IPI (Imposto sobre Produtos Industrializados), o PIS/CONFINS, o ICMS, entre outros, sobre as importações. As exportações são isentas. O governo com a medida busca incentivar as exportações.

9 – Há estimativa da arrecadação de impostos sobre o comércio exterior em Uruguaiana? Vocês trabalham na área. Então podem ter alguma informação a respeito do assunto.

Sim, em 2010, haviam estimativas de R\$ 1 bilhão de reais em impostos gerados com o comércio exterior.

10 – Há forte comunicação entre o Porto Seco de Uruguaiana e a sua semelhante na Argentina, a COTECAR?

Existe o Porto Rodoviário de Uruguaiana. Administrado pela ELOG. E existe o Porto Ferroviário de Uruguaiana. Gerenciado pela América Latina Logística S.A. (ALL). Ambas situam-se nas proximidades da BR 290, rodovia que liga Uruguaiana a Porto Alegre. Nós, do comércio exterior, temos uma forte

comunicação em nosso grupo. Conhecemos as pessoas do ramo aqui em Uruguiana. Operamos trabalhando em conjunto para conseguir cumprir a burocracia aduaneira. São muitos órgãos envolvidos. Há sim contato entre o Porto Seco e a COTECAR.

Agradeço a entrevista!

De nada! Se tiver alguma dúvida, entre em contato por e-mail ou telefone.

1.4 ENTREVISTA COM FUNCIONÁRIA GRADUADA DA ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE TRANSPORTADORES INTERNACIONAIS (ABTI)

1 – *Vocês têm estatísticas atualizadas sobre as operações de Transporte Rodoviário Internacional de Cargas Ingressadas no Porto Seco de Uruguaiana? Em seu site, só consta os dados completos até o ano de 2012. 2013 está incompleto.*

Temos sim! Podemos passar-lhe estes dados!

2 - *Qual é a importância de Uruguaiana para o comércio exterior brasileiro?*

Uruguaiana é uma cidade que possui uma localização privilegiada. Juntamente com São Borja, é um dos dois principais pontos de passagem internacional de cargas no Rio Grande do Sul. A existência das pontes influencia este destaque. O Porto Seco de Uruguaiana também ajuda a torná-la especial no comércio exterior. Facilita a ação dos transportadores internacionais.

3 - *Quantos caminhoneiros ou transportadores internacionais trabalham com a Associação Brasileira de Transportadores Internacionais (ABTI) – Uruguaiana?*

Nós temos os dados a respeito do Estado do Rio Grande do Sul, mas não eles agrupados sobre Uruguaiana.

4 - *Como está o transporte internacional de cargas em Uruguaiana nos últimos anos, principalmente ao período de recessão brasileira iniciado em 2014?*

O movimento caiu consideravelmente. Algumas empresas do setor enfrentam dificuldades. A economia indo mal, afeta o país em diversas áreas. Esperamos a saída da crise econômica.

5 - *Quais as principais rodovias utilizadas para o transporte internacional de cargas, passando por Uruguaiana?*

As BRs 290, 472 e 101 bem como a Ruta 117, 07, 12 e 14. Menciono apenas algumas a qual recorde-me no momento.

6 – Há muitos roubos de cargas nas BR 290 e 472?

Antigamente já houveram alguns casos. Atualmente não ouvi mais falar muito sobre o assunto. Em geral, as rodovias brasileiras estão perigosas.

7 – Como está o estado de conservação das rodovias argentinas e chilenas?

As estradas de lá estão boas. O asfalto tem qualidade. Na verdade, o problema está aqui. São as rodovias brasileiras que estão com um estado de conservação por vezes ruim. Precisamos ainda melhorar neste sentido.

8 – Como está a situação do MERCOSUL nos últimos anos?

O MERCOSUL está funcionando, mas temos muitas coisas para melhorar. Burocracia nas aduanas, estradas ruins, protecionismo, economias em apuros e roubos de cargas são apenas alguns dos desafios a enfrentar. Estamos longe ainda do que podemos tornar-nos.

9 – Quais os principais destinos das exportações brasileiras que saem do país por Uruguaiana?

Elas vão para diversos países. Podemos citar a Bolívia, o Chile, o Paraguai e a Argentina, mas principalmente o Chile e a Argentina. A Argentina todos sabem que é um grande parceiro comercial brasileiro. Já o Chile vem surpreendendo.

Obrigado pelas informações! Entramos em contato!

Ok, trocamos e-mails.

1.5 ENTREVISTA COM A VIGILANTE DA RECEITA FEDERAL DO BRASIL

1 - É permitido atravessar a pé a Ponte Internacional Getúlio Vargas – Agustín Pedro Justo?

Antigamente era permitido. Hoje não é mais. Uma das razões para a mudança foram os suicídios e as tentativas de se matar ocorridas na ponte. Algumas pessoas em depressão se jogaram nas águas do Rio Uruguai ou tentaram fazê-lo. Deste modo, os governos de Brasil e Argentina decidiram proibir o fluxo de pedestres sobre o local.

2 - É permitido tirar fotos da ponte internacional?

É permitido de fora da área controlada pela Receita Federal. Se quiser chegar mais perto da ponte, aí terá de passar nas dependências da Receita Federal e solicitar uma autorização.

3 - Quais são as características do fluxo de caminhões entre Uruguiana e Paso de los Libres?

O fluxo é bastante alto, durante a manhã principalmente. Os caminhões provêm das mais diferentes cidades do Brasil e dos países vizinhos. São dezenas de milhares que cruzam a fronteira por ano. Atualmente Uruguiana tem o maior porto seco da América Latina e o terceiro maior do mundo.

4 - Quais os principais tipos de mercadorias que transitam pela ponte internacional?

Não é nos passado informações sobre os tipos de mercadorias.

5 - Quais são os horários de passagem do trem pela ponte internacional?

O trem pode passar todas as horas do dia pelos trilhos sobre a ponte.

6 - Há pessoas morando em condições precárias nas margens do Rio Uruguai?

Há sim, algumas dezenas de pessoas moram nas margens do rio, nos entornos da ponte internacional. Nos períodos de cheias do Rio Uruguai, fica bem feio para elas. Precisam ser removidas das suas casas. A prefeitura auxilia-as na época dos alagamentos.

7 - O fluxo de veículos pela ponte internacional acontece normalmente nos períodos de cheia do Rio Uruguai?

Não. Quando o rio está cheio não são liberados muitos caminhões para passar sobre a ponte, ao mesmo tempo. Às vezes, a água fica em uma altura bem elevada. Teme-se algum dano às pessoas e a infraestrutura.

8 - A Receita Federal do Brasil costuma entrar no camelódromo, para fins de fiscalização?

Geralmente só quando há uma denúncia a Receita Federal entra no camelódromo.

9 - Como foi a movimentação na Ponte Internacional Getúlio Vargas – Agustín Pedro Justo durante a Copa do Mundo de 2014, no Brasil?

Houve um aumento do movimento na ponte. Muitos estrangeiros vieram para o Brasil por Uruguaiana, especialmente argentinos e chilenos. Os argentinos faziam muita festa dentro dos ônibus. Enchiam a cidade com as cores azul e branca. Gastavam bastante dinheiro no comércio.

Agradeço as informações!

Ok! Foi um prazer ajudar!

1.6 ENTREVISTA COM O VENDEDOR DA ASSOCIAÇÃO DOS CAMELÔS E VENDEDORES AMBULANTES DE URUGUAIANA

1 - Quais são os dias de maior nível de vendas no camelô?

Não tem dia de maior venda. Todos os dias é movimento normal. Sempre tem gente circulando no camelô.

2 - Há vendedores estrangeiros comercializando artigos no camelô?

Não, todos os vendedores são brasileiros.

3 - Vocês vendem em pesos também? Vi alguns cartazes em pesos.

Sim, vendemos. Tem muitos argentinos que vem comprar aqui.

4 - Onde vocês trocam os pesos depois?

Nós não trocamos. Geralmente gastamos o dinheiro nas viagens que fazemos aos países vizinhos. Muitos daqui viajam para os países aqui do lado.

5 - As relações com os estrangeiros são boas?

Sim, são boas. A presença de argentinos e uruguaios é comum por aqui. Assim como de brasileiros nas cidades da Argentina e do Uruguai que fazem fronteira com o Brasil.

6 - A crise econômica brasileira afetou os negócios no camelô?

Antes vendia mais. Agora o movimento diminuiu com a crise.

7 - Quais os horários diários de maior movimento no camelô?

Geralmente quando as pessoas estão de folga. Diversas famílias vêm passear aqui. Algumas pessoas caminham nesta rua, cruzando pela associação. Também têm aqueles que vem dar uma olhadinha nos preços dos produtos.

8 - Por quê às vezes vocês, do lado direito do corredor, fecham as lonas do lado de fora das barracas? A atitude não coíbe as vendas?

É por causa do vento. Vem um vento muito forte lá de cima. Se começa a chover, molha tudo aqui dentro. Daí fechamos as lonas, para evitar que os produtos fiquem encharcados.

9 - Quais suas expectativas para o futuro do camelô?

Que as vendas melhorem! A gente depende disto para viver.

Muito obrigado pela entrevista!

Às ordens!

1.7 ENTREVISTA COM CAMINHONEIRO DA ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE TRANSPORTADORES INTERNACIONAIS

1 - Quais os principais tipos de mercadorias que passam pela fronteira internacional em Uruguaiana?

Passam vários tipos de mercadorias. Podemos citar carros, peças de automóveis, componentes para equipamentos eletrônicos, produtos químicos, entre outros.

2 - Cereais cruzam?

Não passam muitos cereais, mais outros tipos de produtos.

3 - Como é a passagem de mercadorias entre Uruguaiana e Paso de los Libres?

É tudo controlado pela Receita Federal. Os documentos têm de estar em dia. Há três canais no processo de liberação das mercadorias para exportação: o verde, o laranja e o vermelho. Se elas pegam o canal verde, passam facilmente. Se são enquadradas no vermelho, daí o processo é mais prolongado. Incomodam bastante.

4 - Quais as principais rotas de transporte internacional que passam por Uruguaiana?

Não sei. Sei que uma cidade que os caminhoneiros passam bastante para ir ao Chile é por Mendoza, na Argentina. É demorado para ir ao Chile. Quando eu fazia a viagem, certa vez, percorri apenas 70 quilômetros em cinco horas. A subida da Cordilheira dos Andes é difícil. O ar fica rarefeito.

5 - O caminhoneiro vinculado ao transporte internacional recebe por quilômetro rodado?

Não. O caminhoneiro recebe um salário fixo. Nas viagens de trabalho ganha também alimentação e diárias pagas.

6 - Quais as principais procedências das mercadorias que chegam ao município uruguaianense, passando pela ponte internacional?

A Argentina é um dos nossos maiores parceiros comerciais. É de lá que vem o maior volume de mercadorias. No entanto, entre Uruguaiana e Paso de los Libres, o Chile também tem presença significativa. Logo depois vem o Paraguai e a Bolívia. Uruguaiana é extremamente importante para o MERCOSUL.

7 - Quais as principais mercadorias visadas pelos ladrões de cargas nas rodovias brasileiras?

As principais mercadorias procuradas pelos ladrões de cargas são as de valor agregado. Cigarro, celulares, alho, elementos com cobre e componentes eletrônicos são exemplos. Nem o rastreamento das cargas, para dar mais segurança aos caminhoneiros, segura os assaltantes se querem roubar.

8 - Há roubos de cargas nas BRs 472 e 290?

Não, ultimamente.

9 - Quais são os Estados que mais ocorrem roubos de cargas?

É principalmente o Estado de São Paulo. Lá há muitas quadrilhas.

10 - Não é perigoso o trabalho de caminhoneiro em função da insegurança nas rodovias?

Depende do tipo de carga transportada. Hoje a profissão não está nada fácil. Às vezes, pode-se colocar a vida em risco.

11 - Você sabe o número de caminhoneiros que trabalham com transporte internacional em Uruguaiana?

Não sei. Provavelmente são algumas centenas de pessoas.

Agradeço a entrevista!

Não tem de quê!

1.8 ENTREVISTA COM RECEPCIONISTA DE HOTEL EM URUGUAIANA

1 - Como é a movimentação de pessoas no Hotel Monte Carlo?

Há grande entrada e saída de pessoas no hotel. Às vezes, ele está cheio, com até quatro pessoas por quarto. Na maioria, famílias. A movimentação é maior no período de praia.

2 - O hotel recebe muitos estrangeiros?

Sim, recebemos um bom número de estrangeiros. Muitos argentinos que vem de Buenos Aires param em Uruguaiana. Antes de seguirem para as praias brasileiras. A viagem é longa. Então fazem uma parada em um hotel no meio do caminho para poderem descansar.

3 - Vocês sabem falar espanhol?

Só um pouquinho. Sei me virar. No meu caso, aprendi com um argentino que é casado com a minha irmã. Tem sempre alguém aqui que sabe o espanhol.

4 - Há muitos argentinos casados com brasileiras?

Sim! E também há muitos brasileiros casados com argentinas. As relações entre as nações são bem fortes. Muitos brasileiros trabalham na Argentina e muitos argentinos trabalham no Brasil. Eles atravessam a fronteira diariamente, alugam um local no país vizinho para ficarem nos dias de serviço ou moram em definitivo no país de trabalho.

5 - Por que os argentinos escolhem hospedar-se em Uruguaiana?

Eles escolhem Uruguaiana porque em Paso de los Libres não há hotéis.

6 - Há chilenos que se hospedam no Hotel Monte Carlo?

Sim, têm alguns que já ficaram aqui. Há maior presença de argentinos e uruguaios. A Argentina e o Uruguai são mais perto daqui.

7 - Como foi o movimento de estrangeiros na Copa do Mundo de 2014?

Uruguaiana foi invadida de turistas. Houve grande presença de argentinos. A maioria dos argentinos entrou no Brasil pela cidade. O afluxo foi forte principalmente nos dias próximos aos jogos da seleção argentina. Deixaram muito dinheiro aqui.

8 - A crise econômica brasileira tem afetado financeiramente o hotel?

Um pouco só, todavia agora há muitos argentinos e uruguaios vindo fazer compras no Brasil. As moedas deles estão valorizadas.

9 - Muitos caminhoneiros pousam no Monte Carlo?

Não, mais são pessoas de passagem, que vieram fazer algum negócio em Uruguaiana.

Agradeço a entrevista!

De nada! Qualquer coisa é só perguntar.

1.9 ENTREVISTA COM MORADORA (MERENDEIRA DE ESCOLA MUNICIPAL)

1 - Como o comércio exterior e o transporte internacional de mercadorias impactam o município de Uruguaiana?

Eles trazem dinheiro para Uruguaiana. Geram empregos. Os caminhoneiros têm despesas na cidade. O comércio local se beneficia da passagem das pessoas. Embora, nos últimos anos, tenha diminuído um pouco a movimentação por Uruguaiana. O município parece que empobreceu um pouco. Não há muitas indústrias na região.

2 - Como funciona a fiscalização na Ponte Internacional Getúlio Vargas – Pedro Agustín Justo?

A fiscalização costuma ser mais rígida do lado argentino. Eles não costumam verificar as bolsas. Há muitas pessoas que trazem produtos da Argentina para o Brasil dentro delas. Se há denúncia, daí os agentes verificam o que há nas bolsas. Parece que a polícia olha para a cara das pessoas ao pará-las na fronteira.

3 - Como assim?

Ela vê se a pessoa tem cara de suspeita e daí à para. Parece que discriminam às vezes.

4 - Há muito contrabando sobre a Ponte Internacional Getúlio Vargas – Agustín Pedro Justo?

Pelo que sei as pessoas compram mais coisas para elas. Tentam economizar um dinheirinho adquirindo produtos que são mais baratos no país vizinho. Desejam também tirar o valor da passagem com deslocamento, mas deve haver sim contrabando.

5 - E com o Uruguai?

Sei que muitos uruguaienses vão comprar produtos eletrônicos no Uruguai. Algumas cidades têm fronteira seca. Então facilita as compras. É só

você atravessar a rua e já está no Brasil ou no Uruguai. Este é o caso das cidades gêmeas de Santana do Livramento e Rivera. Sei que grande parte dos ar condicionados utilizados em Uruguiana foi comprada na cidade de Artigas/Uruguai. O pessoal gosta de fazer uma economia. Os impostos são muitos caros em nosso país.

6 - Como funciona o comércio em Paso de los Libres?

Os países de tradição hispânica têm uma linha de costumes diferentes dos países que tiveram colonização lusa. Em Paso de los Libres é bem diferente de Uruguiana. Lá o comércio fecha do meio dia às quatro, quatro e meia. Os argentinos vão descansar um pouco depois do almoço. Em compensação, os estabelecimentos ficam abertos até mais tarde. É um costume deles.

7 - Há grande afluxo de brasileiros que vão comprar em Paso de los Libres?

Sim, muitos brasileiros vão fazer compras em Paso de los Libres. Há produtos que estão bem em conta, em relação aos preços estabelecidos no Brasil. Exemplos são os desodorantes, as giletas e os alfajores. Também há pessoas que vão frequentar restaurantes do lado argentino, ir às baladas, estudar, trabalhar, passar nos cassinos, conhecer o país vizinho e visitar amigos ou parentes. Há uma cidade, depois de Paso de los Libres, com festas bastante visitadas por brasileiros. Uma curiosidade é que quando dá briga nas festas, os policiais argentinos gostam de culpar os brasileiros. É comum brasileiros irem para a cadeia na Argentina após as baladas. Dizem que eles fazem isto para mostrarem que o seu país é mais sério do que o nosso.

8 - São muitos os brasileiros que vão trabalhar na Argentina?

Há brasileiros que vão trabalhar na Argentina e argentinos que vem trabalhar no Brasil. Assim como também há uruguaios que trabalham no Brasil e brasileiros que trabalham no Uruguai. Só que o número de argentinos que trabalham no Brasil é maior. A cotação do peso argentino e do peso uruguaio influencia na escolha.

9 - *Há uma linha de ônibus que vai para Paso de los Libres?*

Sim, tem uma linha que faz o percurso todo dia. Muitos trabalhadores vão com ela. É um ônibus de cor amarela. Não recordo-me o nome agora. Se pega o ônibus em uma parada perto da rodoviária de Uruguaiana.

10 - *Como as enchentes no Rio Uruguai afetam Uruguaiana e a passagem de veículos pela ponte?*

Elas afetam bastante a cidade. As enchentes podem provocar destruição, dependendo do nível que atingem. Nas cheias, o fluxo de veículos na ponte é controlado. Teme-se que a ponte caía. A força das águas do Rio Uruguai é bastante forte.

11 - *Há muitos assaltos de cargas em Uruguaiana?*

Nas imediações do Porto Seco é um pouco perigoso à noite. Há ladrões circulando, tráfico de drogas e prostituição. Os caminhoneiros têm de ficar dentro dos caminhões para evitarem assaltos, quando estão estacionados para entrar no Porto Seco.

12 - *Há alguma forma dos caminhoneiros conseguirem evitar os assaltos e roubos de cargas?*

Sim, os caminhoneiros se ajudam. Um fica olhando o caminhão do outro. É uma solidariedade mútua por estarem na mesma condição. Alguns caminhoneiros estacionam os caminhões nos postos de gasolina à noite para evitar roubos. Em alguns postos há seguranças cuidando ao anoitecer. Os caminhoneiros também ficam observando as cargas uns para os outros. Às vezes, eles até fazem alguma comida juntos, enquanto esperam o ingresso no porto.

13 - *Como está a Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul em Uruguaiana?*

Ela fechou e a Unipampa adquiriu o seu *campus*.

14 – *Como está a Usina Termoelétrica de Uruguaiana?*

Ela custou uma fortuna. Daí o governo argentino suspendeu a emissão de gás. Foi uma confusão. Ficou parada lá aquela mega infraestrutura sem ter utilidade. Há uns tempos atrás ela estava em operação. Depois parou as atividades. Agora não sei como ficou a situação.

Muito obrigado pela entrevista!

De nada! Boa pesquisa!

APÊNDICE 2: FOTOS CEDIDAS PELA DELEGACIA DA POLÍCIA FEDERAL

FOTO 13: Lancha “Caçador I”, utilizada pela Polícia Federal nas operações no Rio Uruguai



Fonte: DEPARTAMENTO DA POLÍCIA FEDERAL, 2016.

FOTO 14: Lancha “Caçador II”, estacionada no Tamandaré late Clube



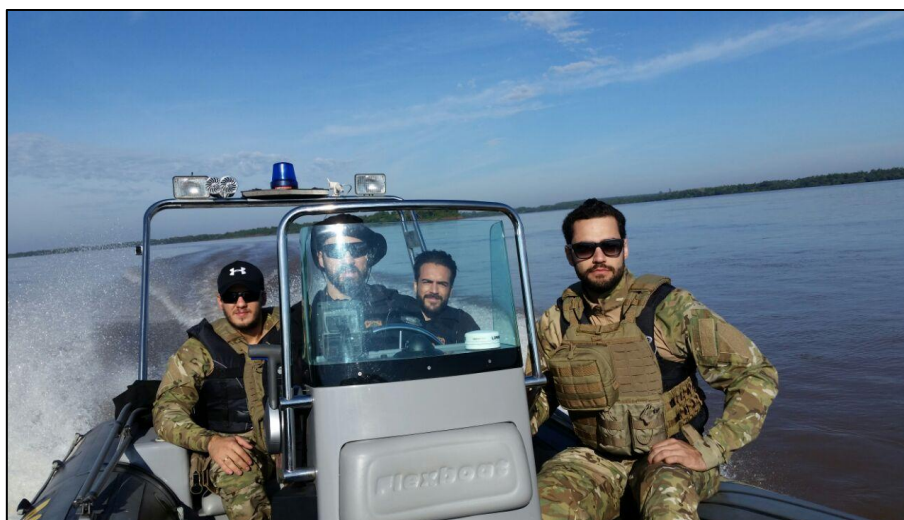
Fonte: DEPARTAMENTO DA POLÍCIA FEDERAL, 2016.

FOTO 15: Lancha sendo colocada no rio para o início de mais um dia de trabalho



Fonte: DEPARTAMENTO DA POLÍCIA FEDERAL, 2016.

FOTO 16: Agentes da Polícia Federal realizando fiscalização de rotina no Rio Uruguai



Fonte: DEPARTAMENTO DA POLÍCIA FEDERAL, 2016.

FOTO 17: GEPOM inspecionando possíveis locais de entrada de contrabando



Fonte: DEPARTAMENTO DA POLÍCIA FEDERAL, 2016.

FOTO 18: Policiais do Núcleo Especial de Polícia Marítima (NEPOM) em patrulha



Fonte: DEPARTAMENTO DA POLÍCIA FEDERAL, 2016.

FOTO 19: Operação de fiscalização da Polícia Federal no Rio Uruguai, no controle da fronteira entre Brasil - Argentina



Fonte: DEPARTAMENTO DA POLÍCIA FEDERAL, 2016.

APÊNDICE 3: OPERAÇÃO ÁGATA EM URUGUAIANA

FOTO 20: Militares em patrulha no Rio Uruguai



Fonte: CARDOSO, J., do Ministério da Defesa, 2014.

FOTO 21: Exército inspecionando a fronteira entre Brasil e Argentina



Fonte: CARDOSO, J., do Ministério da Defesa, 2014.

FOTO 22: Militares vigiando possíveis rotas de entrada de contrabando e drogas



Fonte: CARDOSO, J., do Ministério da Defesa, 2014.

FOTO 23: Militares fazendo fiscalização dos automóveis que ingressam no Brasil, provindos da Argentina e do Uruguai



Fonte: CARDOSO, J., do Ministério da Defesa, 2014.

APÊNDICE 4: FOTOS DE URUGUAIANA E PASO DE LOS LIBRES

FOTO 24: Entrada na Ponte Internacional Getúlio Vargas – Agustín Pedro Justo por Uruguaiana



Fonte: LANG, J. C., 2016.

FOTO 25: Rio Uruguai



Fonte: LANG, J. C., 2016.

FOTO 26: Ponte Internacional Getúlio Vargas – Agustín Pedro Justo



Fonte: LANG, J. C., 2016.

FOTO 27: Terminal Aduaneiro da BR 290 (antes da entrada na Ponte Internacional Getúlio Vargas – Agustín Pedro Justo)



Fonte: LANG, J. C., 2016.

FOTO 28: Porto Seco Rodoviário Uruguiana



Fonte: LANG, J. C., 2016.

FOTO 29: Entrada do Porto Seco Rodoviário de Uruguiana



Fonte: LANG, J. C., 2016.

FOTO 30: Porto Seco Rodoviário de Uruguaiiana



Fonte: LANG, J. C., 2016.

FOTO 31: Saída do Porto Seco Rodoviário de Uruguaiiana



Fonte: LANG, J. C., 2016.

FOTO 32: Porto Seco Ferroviário de Uruguaiiana



Fonte: TERMINAL LOGIBRAS, 2016.

FOTO 33: Empilhadeira à espera da chegada do trem no Porto Seco Ferroviário de Uruguaiiana



Fonte: TERMINAL LOGIBRAS, 2016.

FOTO 34: Trem passa pela Ponte Internacional Getúlio Vargas – Pedro Agustín Justo



Fonte: SESCSP, 2015.

**APÊNDICE 5: EXPORTAÇÃO BRASILEIRA A PARTIR DE URUGUAIANA
(PRINCIPAIS PAÍSES)**

	PAÍS DESTINO	US\$ FOB
1	CHILE	2.851.546
2	PERU	1.780.930
3	ARGENTINA	897.425
4	URUGUAI	640.777
5	BENIN	277.000
6	LÍBANO	83.750
7	GANÁ	57.018
8	PARAGUAI	37.358
9	ESTADOS UNIDOS	25.496
10	ARÁBIA SAUDITA	16.083
	OUTROS	-
	TOTAL DOS PRINCIPAIS PAÍSES DESTINOS	6.667.383

Elaboração: LANG, J. C. Fonte: Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, 2016.

**APÊNDICE 6: IMPORTAÇÃO BRASILEIRA PARA URUGUAIANA
(PRINCIPAIS PAÍSES)**

	PAÍS DESTINO	US\$ FOB
1	ARGENTINA	18.704.339
2	URUGUAI	2.056.552
3	CHINA	137.897
4	ESTADOS UNIDOS	19.479
5	ESPANHA	5.877
6	EQUADOR	455
7	FRANÇA	78
8	CINGAPURA	-
9	HUNGRIA	-
10	PARAGUAI	-
11	PERU	-
12	INDONÉSIA	-
	OUTROS	-
	TOTAL DOS PRINCIPAIS PAÍSES DESTINOS	20.924.677

Elaboração: LANG, J. C. Fonte: Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, 2016.

APÊNDICE 7: PRODUTOS EXPORTADOS A PARTIR DE URUGUAIANA

	Descrição	US\$ FOB (2015)	Kg
1	Arroz;	5.210.369	11.457.993
2	Juntas metaloplásticas; jogos ou sortidos de juntas de composições diferentes, apresentados em bolsas, envelopes ou embalagens semelhantes; juntas de vedação mecânicas;	553.114	16.400
3	Máquinas e aparelhos de uso agrícola, hortícola ou florestal, para preparação ou trabalho do solo ou para cultura; rolos para relvados ou para campos de desporto;	305.572	76.676
4	Encerados e estores de exterior; tendas; velas para embarcações, para pranchas à vela ou para carros à vela; artigos para acampamento;	99.090	57.195
5	Redes de malhas com nós, em panos ou em peça, obtidas a partir de cordéis, cordas ou cabos; redes confeccionadas para a pesca e outras redes confeccionadas, de matérias têxteis;	75.494	69.451
6	Máquinas e aparelhos para colheita ou debulha de produtos agrícolas, incluídas as enfardadeiras de palha ou forragem; cortadores de relva e ceifeiras; máquinas para limpar e selecionar ovos, frutas ou outros produtos agrícolas, exceto as da posição 8437;	73.000	53.560
7	Tratores (exceto os da posição 8709);	65.000	20.890
8	Madeira serrada ou endireitada longitudinalmente, cortada ou desenrolada, mesmo aplainada, polida ou unida pelas extremidades, de espessura superior a 6 mm;	52.450	45.860
9	Máquinas para limpeza, seleção ou peneiração de grãos ou de produtos hortícolas secos; máquinas e aparelhos para a indústria de moagem ou tratamento de cereais ou de produtos hortícolas secos, exceto dos tipos utilizados em fazendas;	44.173	7.235

10	Carrosséis, baloiços, instalações de tiro ao alvo e outras diversões de parques e feiras; circos ambulantes e coleções de animais ambulantes; teatros ambulantes;	35.200	29.930
11	Bombas para líquidos, mesmo com dispositivo medidor; elevadores de líquidos;	30.056	4.359
12	Outros artefatos para guarnição de interiores, exceto da posição 9404;	18.685	10.381
13	Cavalos, asininos e muares, vivos;	14.800	1.350
14	Construções e suas partes (por exemplo: pontes e elementos de pontes, comportas, torres, pórticos, pilares, colunas, armações, estruturas para telhados, portas e janelas, e seus caixilhos, alizares e soleiras, portas de correr, balaustradas), de ferro fundido;	13.998	2.600
15	Outras máquinas e aparelhos de elevação, de carga, de descarga ou de movimentação (por exemplo: elevadores, escadas rolantes, transportadores, teleféricos);	12.905	2.196
16	Tubos e perfis ocos, sem costura, de ferro ou aço;	10.835	6.934
17	Acessórios para tubos [por exemplo: uniões, cotovelos, mangas (luvas)], de ferro fundido, ferro ou aço;	10.105	1.836
18	Aparelhos mecânicos (mesmo manuais) para projetar, dispersar ou pulverizar líquidos ou pós; extintores, mesmo carregados; pistolas aerográficas e aparelhos semelhantes; máquinas e aparelhos de jato de areia, de jato de vapor e aparelhos de jato semelhante;	9.813	2.120
19	Produtos de origem animal, não especificados nem compreendidos em outras posições; animais mortos dos Capítulos 1 ou 3, impróprios para alimentação humana;	8.600	2
20	Partes reconhecíveis como exclusiva ou principalmente destinadas às máquinas e aparelhos das posições 8425 a 8430.	8.174	1.941
	TOTAL DOS PRINCIPAIS PRODUTOS EXPORTADOS	6.667.383	11.870.578
	DEMAIS PRODUTOS	-	-

Elaboração: LANG, J. C. Fonte: Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, 2016.

APÊNDICE 8: PRODUTOS ESTRANGEIROS IMPORTADOS PARA URUGUAIANA

	Descrição	US\$ FOB (2015)	Kg
1	Arroz;	12.766.733	5.431.802
2	Leveduras (vivas ou mortas); outros microrganismos monocelulares mortos (exceto as vacinas da posição 3002); pós para levedar, preparados;	6.516.333	3.910.053
3	Outras argilas (exceto argilas expandidas da posição 6806), andaluzite, cianite, silimanite, mesmo calcinadas; mulita; barro cozido em pó (terra de chamotte) e terra de dinas;	614.792	5.626.460
4	Extratos de malte; preparações alimentícias de farinhas, grumos, sêmolas, amidos, féculas ou extratos de malte, não contendo cacau ou contendo-o numa proporção inferior a 40 %, em peso, não especificadas nem compreendidas noutras posições;	247.435	87.507
5	Camisolas e pulôveres, cardigans, coletes e artigos semelhantes, de malha;	193.083	2.714
6	Enzimas; enzimas preparadas não especificadas nem compreendidas em outras posições;	161.076	46.505
7	Farinhas siliciosas fósseis (por exemplo, <i>kieselguhr</i> , tripolita, diatomita) e outras terras siliciosas análogas de densidade aparente não superior a 1, mesmo calcinadas;	143.539	1.148.268
8	Outros calçados;	56.078	8.293
9	Máquinas e aparelhos, elétricos, com função própria, não especificados nem compreendidos em outras posições do presente capítulo;	49.169	1.299
10	Vestuário, seus acessórios e outros artefatos de peles com pêlo;	33.895	531
11	Xales, écharpes, lenços de pescoço, cachenés, cachecóis, mantilhas, véus e artefatos semelhantes;	20.191	1.911

12	Aparelhos de iluminação (incluídos os projetores) e suas partes, não especificados nem compreendidos em outras posições; anúncios, tabuletas ou cartazes e placas indicadoras luminosas, e artigos semelhantes, que contenham uma fonte luminosa fixa permanente;	17.589	375
13	Cavalos, asininos e muares, vivos;	14.000	900
14	Partes e acessórios dos veículos automóveis das posições 8701 a 8705;	13.742	2.013
15	Casacos compridos, capas, anoraques, blusões e semelhantes, de uso feminino, exceto os artefatos da posição 6204;	12.467	1.157
16	Produtos de origem animal, não especificados nem compreendidos em outras posições; animais mortos dos Capítulos 1 ou 3, impróprios para alimentação humana;	9.520	2
17	Veios (árvores) de transmissão [incluídas as árvores de cames (excêntricos) e cambotas (virabrequins)] e manivelas; chumaceiras (mancais) e bronzes; engrenagens e rodas de fricção; eixos de esferas ou de roletes; redutores, multiplicadores e caixas;	8.337	921
18	Material fixo de vias férreas ou semelhantes; aparelhos de sinalização, segurança, controle ou comando para vias férreas, rodoviárias ou fluviais;	7.611	2.651
19	Cebolas, chalotas, alho comum, alho-porro e outros produtos hortícolas aliáceos, frescos ou refrigerados;	6.720	28.000
20	Chapéus e outros artefatos de uso semelhante, de malha ou confeccionados com rendas, feltro ou outros produtos têxteis, em peça (mas não em tiras), mesmo guarnecidos; coifas e redes, para o cabelo, de qualquer matéria, mesmo guarnecidas.	5.877	85
	TOTAL DOS PRINCIPAIS PRODUTOS IMPORTADOS	20.924.677	16.303.695
	DEMAIS PRODUTOS	20.924.677	16.303.695

Elaboração: LANG, J. C. Fonte: Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, 2016.