

Boletim Gaúcho de Geografia

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

CAMINHÃO E FRONTEIRA: AS MUDANÇAS COM O MERCOSUL

Neiva Otero Schäffer

Boletim Gaúcho de Geografia, 20: 164-165, dez., 1995.

Versão online disponível em:

<http://seer.ufrgs.br/bgg/article/view/38209/24591>

Publicado por

Associação dos Geógrafos Brasileiros



Portal de Periódicos
UFRGS

UNIVERSIDADE FEDERAL
DO RIO GRANDE DO SUL

Informações Adicionais

Email: portoalegre@agb.org.br

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

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

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

Data de publicação - dez., 1995

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

CAMINHÃO E FRONTEIRA: AS MUDANÇAS COM O MERCOSUL

Neiva Otero Schäffer *

A intensificação da circulação de veículos de carga e a expansão das casas de importação e exportação representam facetas novas nos núcleos urbanos da fronteira meridional. O caminhão de carga passa a simbolizar, fisicamente, o processo: a concretização do Mercosul, instituído no marco geral da economia globalizada. O aumento do tráfego associa-se ao novo papel da área e provoca as mudanças que estão se registrando e que se referem ao transporte de cargas e aos trâmites de passagem. São as transformações mais recentes na fronteira meridional do Estado.

O novo panorama da economia mundial concorre para a adoção de medidas que, em potencial, trazem a reestruturação do território e da sociedade. Os esforços desenvolvidos com vistas à ampliação de mercados comportam transformações em relação à organização tradicional, na medida em que tendem a gerar maior mobilidade sobre o território e maior demanda por estradas. Passa a exigir, também, desburocratização no cruzamento das fronteiras, até agora morosas. Para a fronteira meridional do Brasil, a reestruturação da economia em escala global surge de imediato nos termos da integração regional (Mercosul). É nesse quadro que se insere a discussão quanto aos efeitos socio-territoriais do projeto de implantação de um eixo viário Buenos Aires-São Paulo. Este eixo facilitará a ligação Atlântico-Pacífico e a aproximação da Comunidade Européia aos Tigres Asiáticos, através de um corredor territorial já bem ocupado no continente americano.

A intensificação do trânsito de caminhões de carga no território gaúcho já aponta visíveis transformações locais e sugere que o Estado, que conta com a maior extensão de fronteira com os países do Prata (1703 km) e cuja capital está a meio caminho entre as duas grandes metrópoles do bloco (São Paulo e Buenos Aires), vem antecipando uma vivência que só paulatinamente terá reflexos mais definidos em outros espaços do território nacional. Parece inadiável, no contexto dessa economia globalizada, para cada nação e para conjuntos específicos de países, avaliar seu quadro de transportes e investir na integração das diversas modalidades de vias. Para a sociedade, a questão crucial é refletir sobre essas estratégias territoriais, na medida em que dinamizam as atividades produtivas, melhorando a qualidade de vida, por um lado, mas comportando impactos sobre o ambiente e a sociedade, de outro.

Nos primeiros anos desta década, o aumento de veículos de carga em trânsito nos pontos de passagem do Rio Grande do Sul, onde há delegacias e inspetorias da Receita Federal foi significativo, muito especialmente na fronteira com a Argentina. Como exemplo pode-se citar o total de veículos de carga que cruzaram a fronteira entre 1991 e 1994, que passou de 58.466 para 105.328, em Uruguaiana; de 1.720 para 9.447, em Porto Xavier. Na fronteira com o Uruguai o aumento não tem a mesma expressão, mas é também significativo. O Chuí exemplifica o trânsito para o Uruguai. Ali, no mesmo período, o número passou de 18.808 para 32.096 veículos de carga. O aumento da passagem de caminhões encaminha o raciocínio para a necessidade de atividades complementares: despachantes, oficinas, hotéis, restaurantes, postos para abastecimento etc. e seus efeitos sobre as cidades de fronteira. Implica, paralelamente, em alguns ônus, como o rápido desgaste das pistas, necessidade de segurança em cruzamentos de pista; problemas ambientais.

O crescimento das empresas de importação e de exportação, das transportadoras internacionais de porte (com seus escritórios, depósitos e grandes pátios para estacionamento), dos postos de gasolina e

da hotelaria para atender a esse tipo de demanda é visível é em vários pontos da fronteira. O caso de Uruguiana é exemplar. Para uma cidade de pouco mais de 100.000 habitantes o número de empresas de transporte de carga internacional (mais de 300) é inimaginável fora do contexto dessa integração que se inicia e que não dispõe de outras rotas alternativas capazes de competir com a rota hoje existente.

O estabelecimento de uma estrada Mercosul, aspiração do setor produtivo para reduzir o tempo de deslocamento no eixo São Paulo-Buenos Aires, gira em torno da possibilidade de rotas mais curtas, seguras e equipadas, isto é, de investimentos na estrada e de reorientação das aduanas da fronteira, sobretudo no que tange a cargas. Nesse quadro do transporte rodoviário e do cruzamento da fronteira inclui-se o projeto de interesse comum aos três países – Argentina, Brasil e Uruguai – que é o da implantação do eixo viário Buenos Aires-São Paulo e que comporta discussões diversas na medida em que sua definição implica em modalidades de desenvolvimento regionais diferenciadas. A concretização de um eixo terrestre alternativo para a rota por Uruguiana, incluindo o cruzamento a seco do estuário do Prata tem sido, nessas discussões, um tema frequente.

A proposta para a construção do eixo São Paulo-Buenos Aires (construção, recuperação ou duplicação das rodovias já construídas e que conformariam o eixo) por um consórcio internacional de grandes empresas implicaria, em contrapartida, na concessão ao investidor da exploração territorial da rodovia e de suas margens em largura a ser definida. Este tipo de proposta não é estranha ou inovadora ao que já vem se processando em alguns países quanto ao interesse dos capitais privados em explorar obras de infra-estrutura. O que é necessário ter em mente, numa análise voltada a discutir território e cidadania neste final de século, é que projetos deste porte não podem ser pensado de forma localista, mas sim num âmbito macrorregional, tendo como diretriz de Estado a proteção ao desenvolvimento social e ao patrimônio ambiental. Não escapa a gaúchos, uruguaios e argentinos a preocupação em ver seus territórios transformados em espaços-corredor de interesses distantes, sem que efeitos marginais positivos possam ser incorporados.

* Professora no Departamento de Geografia da UFRGS.