



## **IX SEMINARIO INTERNACIONAL DE RIDEAL**

### **Las metrópolis como espacios urbanos en transformación: Entre la teoría que explica y las prácticas que transforman**

São Paulo, 12, 13 e 14 de agosto 2019

#### **Resumo:**

Como são percebidas as relações entre a cidade da fronteira e a metrópole? O que as torna sensivelmente inseparáveis? Nesta abordagem busca-se compreender a presença incontestável da metrópole em outros pontos do território. Vale-se de trabalho de campo realizado em sete arranjos espaciais transfronteiriços (arcos norte, central e sul do Brasil), que compõem fragmentos da metropolização em curso. São configurações espaciais que transcendem a fronteira dos países e enfrentam complexidades na gestão bi/trinacional de questões locais, transnacionais e remotas; portais de entrada/saída terrestres a uma diversidade de fluxos de pessoas (legais, clandestinas, indocumentadas) e mercadorias (lícitas, ilícitas), que os transformam em centros de abastecimento do mercado informal e do trabalho precarizado urbano, como também do crime organizado. Distantes geograficamente da metrópole, carentes de infraestrutura de comunicação, de serviços e equipamentos urbanos, o cotidiano desses arranjos vive a presença metropolitana na intensificação dos movimentos e conexões. Sua população é ciente da importância e dos efeitos dessa condição de passagem, mas expressa a ausência ou intermitência da ação do Estado na atenção a demandas de uma permanência efêmera, na orientação e controle, e na adequação de políticas aos problemas sociais que trazem consigo, manifestam no lugar e carregam até o destino, quase sempre a metrópole – elemento, portanto, constitutivo desse cotidiano, remotamente nele instalada, imiscuída, inseparável.

# METRÓPOLES E CIDADES DE FRONTEIRA: O QUE AS TORNA INSEPARÁVEIS?<sup>1</sup>

Rosa Moura  
IPEA/PNPD  
Observatório das Metrôpoles INCT/CNPq

## 1. Introdução

A reflexão sobre o elo que une metrópoles e cidades de fronteira revê antigos objetivos da colonização e ocupação do território sul-americano, e traz ao debate algumas sobras materiais desse processo transformadas por novos conteúdos e novas formas de produção espacial da urbanização contemporânea. Recoloca os conflitos e as contradições entre a sociedade urbana mundial e os desafios da vida cotidiana, entre os vestígios da metropolização e as particularidades desses lugares distantes.

Desde os idos da exploração dos recursos naturais, e mais tarde da produção colonial para atendimento ao mercado europeu, as metrópoles nacionais constituíram-se em pontos de partida para a amplidão do território sul-americano. Mais que a produção extraída das áreas próximas à costa, o interior do subcontinente guardava riquezas que exigiram elevados investimentos em infraestruturas para que pudessem ser extraídas. E assim se deu a ocupação do território em direção ao seu centro – marchas para o oeste, desde o Brasil; marchas para o leste, desde Bolívia, Paraguai, por exemplo, sem desconexão desses pontos exportadores. E assim também se deram os primeiros passos para uma integração territorial sul-americana.

O que sobrou desse processo além de metrópoles consolidadas, conectadas ao mundo, longe de cidades de fronteira relegadas a portais, com imagens denegridas e povos isolados? Como são percebidas as relações entre a metrópole e a cidade da fronteira, as relações remotas que se estabelecem cotidianamente, os efeitos dos fluxos contínuos e dos movimentos efêmeros sobre os lugares “mais distantes do território nacional”? O que as torna sensivelmente inseparáveis? Além das fronteiras, como se dá a presença incontestável da metrópole em outros pontos do território?

A abordagem será construída observando, além desta introdução, uma breve reflexão teórica acerca da onipresença da metrópole em outros pontos do território, a configuração de arranjos transfronteiriços como fragmentos da metropolização, a participação histórica dos interesses da metrópole na dotação de infraestruturas a esses arranjos (posteriormente abandonadas) e a presença ativa no seu cotidiano (imiscuída, remota, inseparável).

## 2. Procedimentos metodológicos

Para compreender essa presença, a análise vale-se de informações obtidas em trabalho de campo realizado no âmbito de projeto em desenvolvimento pelo Ipea,<sup>2</sup> em arranjos transfronteiriços localizados nos arcos norte, central e sul do Brasil (Brasil, 2005), que compõem fragmentos da metropolização em curso. Esses arranjos são configurações espaciais em ocupação contínua, ou descontínua, porém com forte conectividade, entre dois ou três países, e que por esse motivo enfrentam complexidades superlativas na gestão bi/trinacional de questões locais, transnacionais e remotas. O Brasil faz fronteira com dez dos doze países da América do Sul, e a escolha dos arranjos estudados procura captar a diversidade do que se pode chamar “as muitas fronteiras do Brasil”.

---

1 Trabalho apresentado no IX SEMINÁRIO INTERNACIONAL DE RIDEAL, “Las metrópolis como espacios urbanos en transformación: entre la teoría que explica y las prácticas que transforman. São Paulo, 12, 13 e 14 de agosto 2019.

2 Projeto “A Política Nacional de Desenvolvimento Regional (PNDR) e a Faixa de Fronteira”, cujo objetivo é fazer uma avaliação das políticas públicas ligadas à fronteira brasileira, em geral, e à PNDR em particular.

Os arranjos transfronteiriços visitados foram: (i) no arco Norte, Bonfim (RR) – Lethem (Guiana), e Pacaraima (RR) – Santa Elena de Uairén (Venezuela); (ii) no arco Central, Cáceres (MT) – San Matías (Bolívia), Corumbá-Ladário (MS) – Puerto Quijarro-Puerto Suárez (Bolívia), e Ponta Porã (MS) – Pedro Juan Caballero (Paraguai); (iii) no arco Sul, Foz do Iguaçu (PR) – Ciudad del Este (Paraguai) – Puerto Iguazú (Argentina), Uruguaiana (RS) – Paso de los Libres (Argentina), e Barra do Quarai (RS) – Bella Unión (Uruguai) – Monte Caseros (Argentina). Além da atividade de campo nos arranjos foram realizadas três oficinas de trabalho, uma em cada arco (Boa Vista-RR, Corumbá e Uruguaiana), com debate ampliado à realidade de outros arranjos e outras fronteiras. A opção metodológica para desenvolvimento das atividades do projeto foi definida para garantir o estabelecimento de contato direto com a região e a população fronteiriça entre o Brasil e países da América do Sul, por meio de visitas técnicas, leituras do espaço, entrevistas, diálogos e debates com agentes públicos, privados e representantes dos vários segmentos da sociedade.

MAPA 1 – BRASIL: ARRANJOS TRANSFRONTEIROS VISITADOS E CIDADES SEDES DE OFICINAS DE TRABALHO DO PROJETO “A PNDR E A FAIXA DE FRONTEIRA”, 2016 A 2019



Esses arranjos se caracterizam como portais de entrada/saída terrestres a uma diversidade de fluxos de pessoas (legais, clandestinas, indocumentadas) e mercadorias (lícitas, ilícitas). Alguns já viveram períodos de apogeu econômico e foram objeto de grandes investimentos. Atualmente, encontram-se carentes de infraestrutura de comunicação, de serviços e equipamentos urbanos, apesar da intensificação de fluxos e conexões. Sua população é ciente da importância e dos efeitos dessa condição de passagem, mas expressa preocupação dada a ausência ou intermitência da ação do Estado na atenção a demandas para essa permanência efêmera, na orientação aos fluxos migratórios, e na adequação de políticas públicas que contemplem os problemas sociais que trazem consigo, manifestam no lugar e carregam até o destino, quase sempre a metrópole – elemento, portanto, constitutivo desse cotidiano, remotamente nele instalada, imiscuída, inseparável.

Dessa forma, a abordagem encontra completa consonância com o que postula a convocação para o seminário Rideal de 2019,

(...) la importancia de lo urbano como elemento central en la comprensión del mundo moderno, al mismo tiempo que apunta la necesidad de pensar lo urbano en una articulación con una práctica socioespacial real y concreta, lo que permite aprender los conflictos bajo los cuales esta sociedad se va constituyendo. De este modo el razonamiento engloba y supera la escala de la metrópoli enfocando un espacio más amplio (el global). Por otro lado, en su amplitud el proceso de reproducción de la sociedad, y de su orientación, ganan visibilidad a la metrópoli. (Rideal, 2018)

### **3. A onipresença da metrópole em outros pontos do território**

Na contemporaneidade, a metrópole pode estar em toda a parte, dissolvida no território, graças à instantaneidade dos meios de comunicação e à sucessão de eventos em simultaneidade. Reflexões desenvolvidas por Santos nos anos 1990 observam que uma nova divisão territorial do trabalho redimensiona a concentração e a dispersão e constata a presença da metrópole em todo o território brasileiro, devida aos novos nexos geradores de fluxos de informação, indispensáveis ao trabalho produtivo. Ao mesmo tempo em que há um movimento de concentração (nas novas formas de trabalho intelectual, de que dependem a concepção e o controle da produção, cuja parte considerável de sua operação está geograficamente concentrada), outras formas de trabalho intelectual e variáveis modernas, particularmente ligadas ao processo de circulação da produção, difundem-se amplamente sobre o território, atribuindo novas funções às cidades. Tomando o exemplo da metrópole de São Paulo e seu desempenho de atividades de informação, criação e controle, formas superiores de produção não material, afirmam sua onipresença.

Dispersão e concentração dão-se, uma vez mais, de modo dialético, isto é de modo complementar e contraditório. É desse modo que São Paulo se impõe como uma metrópole onipresente e por isso mesmo, e ao mesmo tempo, como uma metrópole irrecusável para todo o território brasileiro. (Santos 1991, p. 18)

A metrópole analisada por Santos (1999) é o lugar complexo no qual a globalização se realiza, e se imiscui pelos lugares como consequência da difusão da técnica e da informação. Com a produção do que chama "meio técnico, científico e informacional" se dá a ocupação periférica do território, movida pelas possibilidades de instalação de uma fazenda moderna dispersa, de uma indústria dispersa, de uma fábrica dispersa (Santos, 2009), que se valem da informação trazida pela metrópole.

Ao mesmo tempo em que a metrópole pressupõe ela é também resultado do processo de metropolização, cujo alcance territorial é variável, assim como a forma espacial que assume, indo da continuidade à descontinuidade, do compacto ao disperso, a integrar ao cotidiano da metrópole territórios cada vez mais afastados, decorrentes do aparecimento de elementos metropolitanos em lugares não contíguos a ela.

Hoje se verificam as condições de simultaneidade necessárias à sociedade informatizada, e essa simultaneidade entre os lugares não é apenas a do tempo físico, mas a do tempo social, dos momentos da vida social. Esse tempo, como diz Santos (1996, p. 155), "que está em todos os lugares é o tempo da metrópole, que transmite a todo o território o tempo do Estado e o tempo das multinacionais e das grandes empresas". Um tempo simultâneo importante, pois "em cada outro ponto, nodal ou não, da rede urbana ou do espaço, temos tempos subalternos e diferenciados marcados por dominâncias específicas. Com isso, uma nova hierarquia se impõe entre lugares, uma hierarquia com nova qualidade, a partir de uma diferenciação muitas vezes maior do que ontem, entre os diversos pontos do território" (Santos, 1996, p. 155).

É o que se pode observar em relação às metrópoles dos países sul-americanos, cada vez mais onipresentes em suas regiões de influência, nas quais as demais cidades tornam-se funcionais a elas. Movimentos internos, próximos e remotos são assim compreendidos:

Sístole e diástole ao mesmo tempo. Podemos falar da tendência à dissolução da metrópole no território e de uma presença simultânea e instantânea em todos os lugares do país,

enquanto se reforça sua capacidade de comando, sobretudo quanto à informação e ao sistema bancário. (Santos e Silveira, 2001, p.141)

Essa compreensão se reforça em análises que focam a “financeirização” da economia e da cidade, representativa do estágio mais avançado da urbanização. Em atenção à necessidade da reprodução do capital, a metropolização e sua expansão pelo território se dá pautada fundamentalmente em um processo de mercantilização da terra e investimentos imobiliários. A dinâmica de expansão induzida ao mesmo tempo valoriza/desvaloriza a terra, difunde hábitos e valores urbanos próprios da metrópole a cidades e espaços rurais, acentua a homogeneização e a fragmentação do espaço, e altera a hierarquia entre os lugares (Lencioni, 2013). Promove tanto mudanças nas dinâmicas de expansão das metrópoles e aglomerações não metropolitanas quanto uma metamorfose interior nessas espacialidades, nas relações entre elas, como ainda nas transformações induzidas pela forte difusão da cultura metropolitana, seus valores e seus apelos por todo o espaço.

Soja (2013, p. 154) ressalta a profunda mudança observada na natureza do processo de urbanização, dada a transição de um modo metropolitano de urbanização para uma nova fase, que denomina urbanização regional multiescalar e policêntrica, “abrangendo uma rede amplamente distribuída de aglomerações de variados tamanhos – uma nova geografia urbana”. Brenner (2014, p. 10) observa que o processo emergente de urbanização, mais que “concentrar-se em pontos nodais ou circunscrever-se a regiões delimitadas, tece-se agora de maneira desigual e com uma densidade cada vez maior em grandes extensões de todo o mundo”. Esse processo se dá em uma “dialética de implosão (concentração, aglomeração) e explosão (extensão do tecido urbano, intensificação da conectividade interespaçial em diferentes lugares, territórios e escalas)” (op. cit., p. 20), em momentos que se inter-relacionam, pressupõem-se e contrapõem-se mutuamente e simultaneamente. As relações socioespaciais contraditórias deste estágio do capitalismo são ao mesmo tempo territorializadas e generalizadas, mediante uma explosão de padrões e potenciais de desenvolvimento dentro de um tecido de urbanização mundial que se engrossa de uma maneira desigual.

Lencioni (2013) avalia que a forma assumida pela metrópole, ao expandir sua região e alcançar maior escala territorial, é central para a acumulação e sobrevivência às relações capitalistas, “uma vez que a valorização imobiliária que acompanha o espraiamento territorial da metrópole se constituiu numa das principais estratégias para a produção e concentração da riqueza social, uma vez que o predomínio da descontinuidade é estratégico para a reprodução do capital.” (Lencioni, 2011, p. 56) Convergindo nessa compreensão, De Mattos (2014; 2016) mostra que se acentua a importância da produção extensiva do espaço metropolitano, sob o imperativo das rendas financeiras e imobiliárias, e esse passa a cumprir um papel crucial na absorção do excedente de capital, a uma escala geográfica cada vez maior. O aumento da mobilidade e autonomização de capitais, e a utilização das inovações informacionais ativaram os mercados financeiros e o setor imobiliário no financiamento, desenvolvimento e exploração dos espaços urbanos, por meio da oferta de residências, grandes equipamentos de serviços, consumo e entretenimento, além de infraestruturas imprescindíveis ao movimento de expansão da área ocupada.

Fragmentos desse processo de expansão podem ser observados em todo o interior do território, em pequenas e médias cidades que por alguma especificidade desempenham papéis e funções que subsidiam as dinâmicas metropolitanas e, por conseguinte, a metropolização. Entre os efeitos provocados pela metropolização e suas metamorfoses, fundamentalmente por essa forma estendida de urbanização regional e sua recomposição escalar, agrava-se a já existente crise de governança, pois são incompatíveis os tempos lentos das adequações políticas, administrativas e legais, com a celeridade das transformações econômicas e culturais

do espaço, acionadas por novas exigências do capitalismo, como também pela diversidade de segmentos sociais atuantes nas mais variadas esferas.

#### **4. Arranjos transfronteiriços como fragmentos da metropolização**

Como observado, as mudanças na urbanização já não se tratam apenas da transição do rural para o urbano ou a configuração de metrópoles, mas de metamorfoses internas aos espaços metropolitanos e nas relações desses com a totalidade do território (Lencioni, 2011; Soja, 2013; De Mattos, 2014). Para captar empiricamente esse processo nestes anos 2000 e quais dinâmicas regem as configurações espaciais de extensão regional ou as novas geografias da urbanização a que se refere a literatura, foi realizado um exercício de classificação dos municípios brasileiros segundo sua inserção no processo de urbanização (Moura; Pêgo, 2016; Moura; Oliveira; Pêgo, 2018). O exercício tomou por base a metodologia desenvolvida por Davidovich (1984), aplicada para os municípios brasileiros nos anos 1980, sobre a qual foram realizados ajustes em função do conjunto das informações ora disponíveis. Tanto na aplicação original quanto na mais recente, urbanização foi compreendida como um processo com distintas dimensões, que resultam em diferentes escalas; como uma totalidade, movida por condições e ritmos desiguais, dados pelas diferentes interações, escolhas e intensidades geradas pelas mudanças da economia, formando espaços em movimento, em contínua transformação (Davidovich, 1984).

Na classificação realizada, um conjunto de informações sob parâmetros determinados, serviram para concluir pela presença de quatro escalas entre os 5.565 municípios do Brasil, à época do Censo 2010. Essas escalas são: (i) municípios em estágio mais avançado da urbanização ou em metropolização; (ii) fortemente urbanizados; (iii) urbanizados; e (iv) em transição ou sob influência do urbano.

Todos os municípios integrantes da escala correspondente ao estágio mais avançado da urbanização ou em metropolização fazem parte de arranjos populacionais ou áreas de concentração urbana (IBGE, 2016) – caso dos arranjos transfronteiriços – e formam grandes manchas contínuas nas porções mais adensadas do território, ao mesmo tempo em que se espraiam em fragmentos isolados ou manchas menores pelas regiões de menor densidade. Ou seja, não são configurações homogêneas, e igualmente ao processo de urbanização, compõem unidades sob diferentes estímulos, distintas capacidades de respostas e conseqüentemente em diferentes tempos de inserção na mesma dinâmica de metropolização.

Pode parecer estranha a presença entre esses dos arranjos transfronteiriços, entendidos como configurações socioespaciais cuja dinâmica transpõe as fronteiras dos países, formando áreas de ocupação contínuas ou, se descontínuas, fortemente conectadas (Moura; Oliveira, 2018). Porém, além dessa condição de arranjo espacial plurimunicipal internacional com ocupação em continuidade, as informações consideradas atendem aos critérios classificatórios, de elevada urbanização, ocupações majoritariamente em atividades urbanas, realização de comutação intermunicipal (internacional), crescimento populacional elevado e autocorrelação espacial. Ademais, fazem parte de rotas e são portas de entrada/saída de fluxos de pessoas e mercadorias, intensificando relações com a rede de metrópoles e principais cidades das respectivas regiões.

Entre os municípios brasileiros da linha de fronteira, 39 integram 32 arranjos espaciais transfronteiriços, que somados aos seus pares internacionais alcançam 79 unidades locais (Quadro 1). Outros 11 arranjos ainda estão programados para estudos e, se confirmados, reunirão a esses municípios mais 11 unidades correspondentes nos países vizinhos (Quadro 2). É um número significativo de arranjos espaciais que requerem atenção particular, pois possuem especificidades que devem ser consideradas e atendidas cooperadamente por mais de um país.

QUADRO 1 - BRASIL - RELAÇÃO DOS ARRANJOS TRANFRONTEIRIÇOS, SEGUNDO ARCOS DA FAIXA DE FRONTEIRA

UF	ARRANJOS TRANFRONTEIRIÇOS	Nº MUNICÍPIOS (Brasil e Países Vizinhos)	ARRANJOS FRONTEIRIÇOS (IBGE, 2016)	CIDADES GÊMEAS (Portarias 213/2016; 1.080/2019)
AC	Brasília, Eptaciolândia (AC – Brasil) / Cobija (Bolívia) <sup>1</sup>	3	X	X
AC	Assis Brasil (AC – Brasil) / Bolpebra (Bolívia)/ Iñapari (Peru)	3	X	X
AC	Santa Rosa do Purus (AC - Brasil) / Puerto Esperanza (Peru) <sup>2</sup>	2	-	X
AP	Oiapoque (AP – Brasil) / St Georges (Guiana Francesa)	2	X	X
AM	Tabatinga (AM – Brasil) / Letícia (Colômbia) / Santa Rosa (ilha) (Peru)	3	X	X
RR	Bonfim (RR – Brasil) / Lethem (Guiana)	2	X	X
RR	Pacaraima (RR - Brasil) / Santa Elena de Uairén (Venezuela)	2	-	X
RO	Guajará-Mirim (RO – Brasil) / Guayaramerín (Bolívia)	2	X	X
MT	Cáceres (MT - Brasil) / San Matías (Bolívia)	2	-	X
MS	Ponta Porã (MS – Brasil) / Pedro Juan Caballero (Paraguai)	2	X	X
MS	Corumbá, Ladário (MS –Brasil) / Puerto Quijarro, Puerto Suarez (Bolívia) <sup>3</sup>	4	X	X
MS	Bela Vista (MS – Brasil) / Bella Vista del Norte (Paraguai)	2	X	X
MS	Coronel Sapucaia (MS –Brasil) / Capitán Bado (Paraguai)	2	X	X
MS	Paranhos (MS –Brasil) / Ypejhú (Paraguai)	2	X	X
MS	Porto Murtinho (MS - Brasil) / Carmelo Peralta (Paraguai) <sup>4</sup>	2	-	X
PR	Guaira (PR), Mundo Novo (MS – Brasil) / Salto del Guairá (Paraguai)	3	X	X
PR	Foz do Iguacu, Santa Terezinha de Itaipu (PR - Brasil) / Ciudad del Este, Hernandarias, Minga Guazú, Presidente Franco (Paraguai) / Puerto Iguazú (Argentina)	7	X	X
PR	Santo Antônio do Sudoeste, Pranchita (PR - Brasil) / San Antonio (Argentina)	3	X	X
SC	Dionísio Cerqueira (SC), Barracão, Bom Jesus do Sul (PR – Brasil) / Bernardo de Irigoyen (Argentina)	4	X	X
RS	Sant'Ana do Livramento (RS – Brasil) / Rivera (Uruguai)	2	X	X
RS	Uruguaiana (RS –Brasil) / Paso de los Libres (Argentina)	2	X	X
RS	São Borja (RS – Brasil) / Santo Tomé (Argentina)	2	X	X
RS	Quaraí (RS – Brasil) / Artigas (Uruguai)	2	X	X
RS	Jaguarão (RS – Brasil) / Rio Branco (Uruguai)	2	X	X
RS	Itaqui (RS – Brasil) / Alvear (Argentina)	2	X	X
RS	Barra do Quaraí (RS - Brasil) / Bella Unión (Uruguai) / Monte Caseros (Argentina)	3	X	X
RS	Chuí (RS – Brasil) / Chuy (Uruguai)	2	X	X
RS	Porto Xavier (RS – Brasil) / San Javier (Argentina)	2	X	X
RS	Porto Mauá (RS – Brasil) / Alba Posse (Argentina)	2	X	X
RS	Garruchos (RS – Brasil) / Azara (Argentina)	2	X	-
RS	Porto Vera Cruz (RS – Brasil) / Panambí (Argentina)	2	X	-
RS	Aceguá (RS - Brasil) / Aceguá (Uruguai)	2	-	X
TOTAL 32 arranjos		79	27	30

FONTE: IBGE (2016); Brasil (2016; 2019)

Informações organizadas pelos autores.

Notas:

- 1) Eptaciolândia, Mundo Novo e Barracão são considerados “cidades gêmeas”, por isso são 33 municípios, mas correspondem a 30 arranjos;
- 2) Nos estudos originais sobre cidades gêmeas apontava-se a correspondência de Santa Rosa do Purus a Santa Rosa, mas a correspondência se confirma com Puerto Esperanza, como corrigiram participantes das atividades da pesquisa;
- 3) Ladário, Santa Terezinha do Itaipu e Pranchita são apontadas pelo IBGE como integrantes de arranjos fronteiriços, mas não se inserem na relação do MI;
- 4) Nos estudos originais a correspondência de Porto Murtinho era apontada com Puerto Palma Chica, e não com Carmelo Peralta, como corrigiram participantes das atividades da pesquisa.

QUADRO 2 - BRASIL: CIDADES E RESPECTIVOS POVOADOS FRONTEIRIÇOS E CORRESPONDENTES NO PAÍS VIZINHO, SEGUNDO ARCOS DA FAIXA DE FRONTEIRA

UF	MUNICÍPIO	POVOADO NO MUNICÍPIO	LOCALIDADE CORRESPONDENTE	PAÍS FRONTEIRIÇO
<b>Arranjos transfronteiriços a serem confirmados em estudos (11)</b>				
AC	Capixaba	Vila Amapá	Villa Bela	Bolívia
AC	Plácido de Castro		Villa Evo Morales	Bolívia
AM	Benjamin Constant		Islandia	Peru
AM	São Gabriel da Cachoeira	lauretê	Yavarate	Colômbia
AM	Japurá	Vila Bittencourt	La Pedrera	Colômbia
AM	Santo Antônio do Içá	Ipiranga	Tarapaca	Colômbia
RO	Nova Mamoré		Villa Bella	Bolívia
MS	Sete Quedas		Ciudad Pindoty Porã	Paraguai
PR	Capanema		Andrezito	Argentina
SC	Paraíso		San Pedro	Argentina
RS	Tiradentes do Sul	Porto Soberbo	El Soberbo	Argentina

FONTES: Machado, 2005; Moura; Oliveira, 2018

A noção de arranjo transfronteiriço considera a de um arranjo bidimensional, ou seja, que apresenta a dimensão da aglomeração, cidade ou povoado existente em cada lado da fronteira, com suas peculiaridades, regulamentos, recursos e autonomia. Sobre essa, perpassa a dimensão das relações transfronteiriças, aquelas que transcendem a bidimensão anterior, pois criam um espaço uno de interações cotidianas. Interações que prescindem a linha de fronteira para a realização de atividades como trabalho e estudo, assim como o exercício de funções que, mesmo não integradas, são complementares, como o consumo, uso de serviços e, fundamentalmente, as relações familiares e sociais.

Com reduzido grau de articulação com as redes urbanas, esses arranjos situam-se longe dos centros principais dos países. Uma distância não apenas física, mas ampliada pela precariedade da infraestrutura de comunicação, dos serviços e equipamentos urbanos, e por uma intermitência da presença do Estado. São cidades que se relacionam diretamente com suas correspondentes nas fronteiras dos países vizinhos, e muitas vezes se inserem nas regiões de influência de centralidades em patamar superior desses países. Essa condição demarca um importante (e pouco estudado) papel dessas espacialidades nas redes urbanas da região.

Como portas de entradas terrestres, caracterizam-se pela intensidade e diversidade de fluxos, e mesmo não sendo as principais centralidades da faixa de fronteira, em alguns casos chegam a competir fortemente com centralidades regionais, pela diversidade de funções que realizam. A configuração desses arranjos espaciais é uma tendência da urbanização nas regiões de fronteiras, pela intensa comutação e interação entre os povos, e pela sinergia impulsionada pela oscilação de oportunidades econômicas e cambiais. Sua diversidade sociocultural somada a esses elementos fazem com que se forme um mosaico urbano complexo, que deve ser compreendido em sua totalidade, a partir da avaliação dos elementos territoriais contributivos à formulação de políticas de integração regional, e articulação entre centros e polos isolados.

Além dos 32 arranjos transfronteiriços identificados no Brasil e dos 11 em análise, outros, nas fronteiras dos demais países sul-americanos, foram apontados em estudos com as mesmas características dos identificados na fronteira brasileira. Casos de Paraguachon (Venezuela) - Maicao (Colômbia), San Cristobal (Venezuela) - Cucuta (Colômbia), Ipiales (Colômbia) - Tulcán (Equador), Lalamor (Equador) - El Alamor (Peru), Yunguyo (Peru) - Copacabana (Bolívia), Villazón (Bolívia) - La Quiaca (Argentina), Bermejo (Bolívia) - Aguas Blancas (Argentina),



Asunción (Paraguai) - Clorinda (Argentina), Posadas (Argentina) - Encarnación/Playa San José (Paraguai), Concordia (Argentina) - Salto (Uruguai) – Mapa 2.

MAPA 2 – AMÉRICA DO SUL: ARRANJOS TRANSFRONTEIROS IDENTIFICADOS



Os arranjos transfronteiriços escolhidos como objeto de análise foram observados em leituras do espaço, que incluíram visitas técnicas e entrevistas, e suas características e condições amplamente debatidas em oficinas de trabalho e seminários do projeto citado “A Política Nacional de Desenvolvimento Regional (PNDR) e a Faixa de Fronteira”. Assim, um mosaico de considerações, críticas e, sobretudo, do pensamento coletivo dos moradores e agentes atuantes nesses lugares remotos sobre os efeitos provocados pela metrópole. Colocam-se ao debate as efetivas relações/dependência existentes entre essas duas categorias de cidades.

### 5. A cidade de fronteira como elo

Interesses dos centros de comando da economia nacional encontraram na fronteira, ainda sem cidades, grandes alternativas. Durante o modelo primário exportador, as metrópoles tiveram presença histórica nas relações com essas porções do território, que se articularam como elos de uma rede de fluxos econômicos. Foram implementados programas de ocupação do território e realizados grandes investimentos em infraestruturas para transporte de bens e produtos primários para exportação, assim como a fundação e equipamentação de cidades que adquiriram importância nas fronteiras dos países sul-americanos. Havia um diálogo entre os países e projetos comuns, cooperados, acenavam para um grande potencial de integração sul-americana. Borracha, erva-mate, charque, entre outros produtos, levaram ao desbravamento do território, à exploração de riquezas naturais, ativando as relações entre os países e conectando as fronteiras às metrópoles.

São exemplos as marchas para Oeste (1940) e para *El Este* (finais dos anos 1950), respectivamente implementadas pelos governos do Brasil e do Paraguai, que objetivaram não só a ocupação do território no interior fronteiriço desses países, como, no caso brasileiro, particularmente, o controle dos monopólios pecuário e ervateiro, este centrado na Companhia Erva Matte Laranjeira. Em 1943 foi criado o Território Federal de Ponta Porã, constituído por parte do Mato Grosso do Sul, Paraná e Santa Catarina (Amaral, 2014). Do lado paraguaio, o intento obteve êxito com a revogação da lei que proibia a compra por estrangeiros de terras na faixa de 150 km de suas fronteiras, em 1967, o que facilitou a migração para o país e fortaleceu as relações com o Brasil (Szekut; Oliveira, 2016). Grandes investimentos se deram durante os governos militares desses países, em obras como aeroportos, pontes, rodovias e fundamentalmente na construção da hidrelétrica binacional de Itaipu, que, somadas ao atrativo turístico das Cataratas do Rio Iguazu, consolidaram na região o maior arranjo transfronteiriço do território sul-americano, articulando Foz do Iguazu (PR), Ciudad del Este (Paraguai) e Puerto Iguazú (Argentina) – uma espacialidade que conjuga sete municípios dos três países e uma população estimada para 2018 em aproximadamente 900 mil habitantes.

Entre outros exemplos históricos no Brasil (Mapa 3; Anexo 1) citam-se: a ferrovia Madeira-Mamoré, associada à exportação da borracha, que pretendia ligar Bolívia ao Atlântico, via rios Madeira e Amazonas, e deu origem à cidade de Porto Velho (RO); o ramal da ferrovia Barra do Quaraí-São Borja (RS), da The Brazil Great Southern Railway Co., que fazia entroncamento com a North Western of Uruguay Railways, em direção a Salto, no Uruguai, voltada ao transporte de charqueadas; ou a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, de Bauru (SP) a Corumbá (MS), de onde fazia integração com a Ferroviaria Oriental, até Santa Cruz de la Sierra, na Bolívia. Além de trilhos, é exemplo a abertura do canal Tamengo, numa parceria Brasil-Bolívia, para conexão da Laguna Cáceres, próxima a Puerto Suárez, Bolívia, com o Rio Paraguai, próximo a Corumbá.

Outras obras gigantescas contam histórias similares nas fronteiras dos países da América do Sul (Mapa 3; Anexo 1), como a ferrovia General Manuel Belgrano, que ligava Bolívia ao Atlântico, via Buenos Aires, e que tem em um dos ramais o viaduto La Polvorilla, o mais importante de toda a linha, com 224 m de comprimento, 70 de altura, na fronteira da Argentina com o Chile. Também na fronteira desses países, o Ferrocarril Transandino Mendoza-Los Andes permitiu transportes entre o Atlântico e o Pacífico, que até então só se podia realizar através do estreito de Magalhães, e foi impulsionado ante a decisão de construir o Canal do Panamá.

**MAPA 3 – AMÉRICA DO SUL: EXEMPLOS HISTÓRICOS DE PROJETOS DE INTEGRAÇÃO DO SUBCONTINENTE**



1. Madeira/Mamoré (Guajarã-Mirim/Guayaramerin)
2. Trem do Pantanal/Expreso Oriental (Corumbá/Santa Cruz de la Sierra)
3. Noroeste (Campo Grande/Ponta Porã)
4. Marchas Oeste/Este: arranjo transfronteiriço Foz do Iguazu / Ciudad del Este / Puerto Iguazú
5. Barra do Quaraí/São Borja/ Porto Alegre; Salto/ Montevideú
6. Tren las Nubes/Quebrada de Humahuaca
7. Ferrocarril Transandino (Mendoza/Los Andes)

Estivessem operando, todas essas obras teriam fundamental importância na integração dos povos sul-americanos e no desenvolvimento de porções do território ora tão carentes. Mas, em poucas décadas, cada uma a seu tempo e por uma causa específica, entraram em decadência, sempre longe da vontade dos povos das cidades fronteiriças, que começavam a se consolidar como centros prósperos, equipados, prontos a se articularem com notoriedade nas redes de cidades dos respectivos países (quicá prestes a configurar os enlaces de uma rede urbana sul-americana). E também contrariando a vontade de toda uma rede de pequenas cidades que foram florescendo por onde passaram.

Os seringais plantados na Malásia entraram em produção, com preços mais competitivos que os da borracha produzida na Amazônia (com técnicas antiquadas e de baixa produtividade), colocando em obsolescência a Madeira-Mamoré Railway Company; o Saladero de Barra do Quaraí entrou em declínio com a instalação de frigorífico refrigerado, em Rio Grande (RS), que superava as técnicas primitivas dos saladeiros da fronteira sul-rio-grandense; e a predominância da política rodoviária no Brasil levou à extinção gradativa do Trem do Pantanal, entre tantos outros. O Canal Tamengo, segue em operação, mas a hidrovia que já conectou Brasil, Paraguai, Argentina e Uruguai, voltou a ser um sonho regional. Também deixou de operar o Ferrocarril Transandino, por dificuldades técnicas que obrigavam altas tarifas dos serviços que prestava, e principalmente após a inauguração do Canal do Panamá, que desfez o sonho de transformar essa linha ferroviária na principal via de transporte entre o Atlântico e o Pacífico; e a mais extensa ferrovia da América do Sul, a General Belgrano, foi perdendo força aos poucos, particularmente por problemas da desnacionalização, entre outros.

Símbolos dessas obras permanecem erguidos para salvaguardar a memória dos tempos de apogeu, como as três caixas d'água em uma praça de Porto Velho; a ponte de ferro que conectou Brasil ao Uruguai, mesmo tendo ao seu lado a ponte rodoviária que faz essa ligação atualmente, em Barra do Quaraí; além do acervo histórico-arquitetônico preservado de muitas cidades por onde passaram, como Corumbá, Barra do Quaraí, Cáceres, no Brasil, ou na

presença histórica das “estações ferroviárias” em cidadezinhas e grandes centros espalhados pela América do Sul. Remanescem também as lendas sobre a ligação do Trem do Pantanal ao Trem da Morte, este na Bolívia.

Essas infraestruturas abandonadas estimulam projetos de retomada, seja em ramais turísticos, seja na reativação trechos para transporte de cargas, sempre acompanhados de apelativo discurso que tenta criar a imagem de que os tempos de ouro estarão de volta. Marcantes dessa estratégia são os *slogans* do concurso para projetos da reconstrução da linha férrea na Quebrada de Humahuaca, onde já se opera a reativação do trecho Jujuy a La Quiaca, na fronteira da Argentina com a Bolívia: “entre todos reconstruyamos nuestro futuro”. Ou do lançamento dos resultados, “el tren vuelve a tu Pueblo”, além dos inúmeros *outdoors* ao longo do leito ferroviário.

O legado dessas obras historia um período de apogeu, de riquezas, de elevada movimentação de importantes pessoas por esses parapeiros. Marcaram um tempo dessas cidades, transformado com as mudanças da economia. Além da memória deixaram preocupações: a obsolescência dessas infraestruturas causa transtornos urbanos; da mesma forma, a expectativa gerada em sua retomada, cria esperanças que não se materializam, ou, se acontecem, não trazem de volta o apogeu daqueles tempos em que a cidade da fronteira estava fortemente conectada às metrópoles que iam emergindo nos países. Eram seus importantes elos e possibilitavam uma integração entre os países, que hoje também paira na saudade.

Para os participantes das atividades do projeto em análise, está havendo um retrocesso nas estratégias de desenvolvimento na área fronteira, que desconstrói conquistas de período de integração histórica entre Brasil e países vizinhos, e que aumenta cada vez mais os danos do isolamento pela distância dos centros de decisão e desatenção do Estado (Pêgo *et al.*, 2019 arco central). Algumas dessas obras voltaram às pranchetas em agendas e *portfolios* de projetos ditos “de integração sul-americana”, como os previstos pelo IIRSA-Cosiplan, que incluem obras de porte ainda mais grandioso, pensadas para concretizar os corredores bioceânicos. Para os participantes do projeto, essas obras trariam impactos variados à região fronteira, mas a grande crítica recai no fato de serem decididas à distância, de relegarem necessidades pequenas, mas fundamentais ao cotidiano dos povos fronteiriços, e por perpetuarem essas localidades como pontos de passagem, meros corredores, não mais elos, mas agora, portais de entrada e saída terrestre entre os países. A histórica presença das metrópoles desses tempos idos faz parte da memória e do cotidiano atual, pois os destroços e a expectativa da retomada preenchem a vida do lugar. É exemplo dessa compreensão o depoimento de um participante da oficina de trabalho do arco Central (Pêgo *et al.*, 2019):

A gente alertava para o seguinte: o gasoduto não é para o Mato Grosso do Sul. O gasoduto é pra resolver problemas de São Paulo. Eles estão falando de centros dinâmicos brasileiros. Não é para resolver problemas do Mato Grosso do Sul. Aqui ele só vai passar.

## **6. A cidade de fronteira como portal**

Tornados portais terrestres de entrada e saída dos países, os arranjos transfronteiriços vivem de memórias e expectativas, enquanto se obrigam a enfrentar carências, isolamento, e o mais complexo: estigmas. Nesse enfrentamento, a presença remota da metrópole está estabelecida em seu cotidiano, por meio de relações que consolidam uma inseparabilidade.

No dia a dia, a despeito da abertura de mercados, alguns itens do consumo metropolitano passam por esses portais e geram efeitos nas fronteiras, particularmente vindos em contêineres da China. Bens lícitos e ilícitos, que ativam o comércio popular de “importados” nas metrópoles e outras cidades, em seus “camelódromos”, com produtos mais baratos, trazidos por fluxos de sacoleiros, intermediários ou comerciantes precários. Nos arranjos, “do lado de lá” grandes centros comerciais baseados fundamentalmente em eletroeletrônicos,

bebidas e cosméticos, são grandes atrativos a uma população flutuante de médio poder aquisitivo; mais recentemente, com a liberação para instalação de lojas francas nas cidades “do lado de cá”, foi criada mais uma fonte de abastecimento. Esse chamado “turismo do consumo de importados” vem crescendo, e com ele, a presença de uma população flutuante cuja condição de passagem cria demandas efêmeras em competição com as demandas básicas dos moradores, desatendidas pelos frágeis poderes locais, agudizados com as dificuldades da gestão de funções públicas de interesse comum entre os países que interagem no mesmo recorte espacial. Esses portais tornam-se, então, “o paraíso dos outros” (Kleinke *et al.*, 1997).

Outros personagens do cotidiano das cidades fronteiriças a Bolívia e Paraguai são os estudantes de medicina. No caso da existência de faculdades de medicina no próprio arranjo transfronteiriço (como em Ciudad del Este ou Pedro Juan Caballero), muitos estudantes residem do lado brasileiro, se o câmbio for conveniente; estudantes que cursam medicina em Santa Cruz de la Sierra ou Cochabamba são passageiros frequentes em Corumbá e Cáceres – ambas as cidades pleiteiam a abertura de curso de medicina no município. Universidades da Bolívia oferecem bolsas de estudo, cursos de espanhol e homologação de títulos, e promovem intercâmbio de estudantes. Esses estudantes encontram certa dificuldade de praticar a residência em universidades ou hospitais no Brasil, mas algumas cidades buscam esse tipo de colaboração. Reivindicações explícitas dos grupos de trabalho no arco Central foram de que essa residência pudesse ser realizada nos hospitais e centros de saúde das cidades fronteiriças e que se aproveitassem equipamentos e recursos humanos qualificados da Bolívia para ajudar nos levantamentos iniciais das patologias em brasileiros e bolivianos e nos encaminhamentos aos serviços de saúde, sobretudo em atenção à população rural e mais periférica das cidades.

A metrópole também está presente no cotidiano dos fronteiriços como o destino do desejo de tantos migrantes que passam pelo portal, seja como entrada seja como saída. E nesse passar, permanecem por períodos, às vezes longos, mudando a rotina das cidades. Muitos discursos, ora em voga com a situação dos venezuelanos, tentam instaurar um clima de medo, atribuindo a essa presença passageira a responsabilidade pela violência, crime, mendicância, estigmatizando o migrante como perverso à rotina do lugar, discriminando, incitando a xenofobia.<sup>3</sup> Participantes das oficinas de trabalho do projeto lembram que o migrante não vem ao Brasil tirar o emprego dos brasileiros, mas sim fazer aquilo que o brasileiro já não faz; são vítimas do sistema econômico, e apenas atendem ao chamado do mercado. E se usam os serviços locais, como os de saúde e educação, apenas praticam o uso de seus direitos humanos, e de seu direito à migração. É a metrópole que se vale de sua mão de obra, sempre desvalorizada, por vezes escravizada, e que não coopera em sua acolhida na fronteira do país. Sobra para os moradores do lugar o convívio com os constrangimentos dessa dolorosa permanência desassistida.

Embora a diáspora provocada pela crise venezuelana seja o movimento mais divulgado na atualidade sul-americana, e de fato esteja impactando as cidades de Roraima, particularmente Pacaraima que comparte com Santa Elena de Uairén (Venezuela) um arranjo transfronteiriço, ou de Cúcuta, na Colômbia, com San Antonio del Táchira e Ureña (Venezuela), outros importantes movimentos são naturalizados. Os arranjos que fazem fronteira com a Bolívia vêm vivendo uma diáspora contínua desde há anos, com fluxos destinados fundamentalmente aos grandes centros urbanos brasileiros, particularmente à grande metrópole São Paulo, com promessas de bons empregos. A passagem desses fluxos, mais intensamente pelos arranjos transfronteiriços de Corumbá/Ladário (MS) – Puerto Suárez/Puerto Quijarro, ou mesmo Cáceres (MT) – San Matías, cria situações que mostram o descaso para com seres humanos que buscam trabalho fora do próprio país, como apontou pároco da Pastoral dos Migrantes (Pêgo *et*

---

<sup>3</sup> Ver nota do Comitê para Migrações de Roraima (COMIRR) de 26/06/2019 em: <https://simrbrasil.org/nota-repudio-comirr-jun-2019/>

al., 2019): atuação predatória de coiotes, que atravessam os imigrantes bolivianos por rotas alternativas, e que poderia ser coibida antes do passo fronteiriço, pois depaupera famílias inteiras e às impõe a um quadro de total carência ao cruzar a fronteira; o aliciamento, em maior medida, de menores para o transporte de ilícitos, para a criminalidade; a desorientação quanto a vistos, o difícil acesso aos trâmites da migração, gerando indocumentados, o que dificulta as possibilidades de regularização da presença no país, conforme a legislação migratória, e que impede seguir viagem; ou os que seguem, são detidos na tentativa de retorno ao país de origem, pois as empresas de transporte não vendem passagem para quem não tiver o carimbo da migração, e nesse momento os migrantes são outra vez explorados, intimidados, criminalizados. No período que passam na cidade, não encontram um posto de acolhida e orientação, nem abrigos oficiais, e sofrem com a necessidade do uso de serviços urbanos. São inúmeros os migrantes informais, e muitos permanecem longos períodos em miserável situação de sobrevivência, invisíveis às pesquisas.

A metrópole também é o destino de produtos ilícitos, é o lugar onde o comércio de drogas atribui maior valor ao produto traficado, e o ponto de origem de grupos organizados que vêm atuando nas regiões de fronteira. Comando Vermelho, Primeiro Comando da Capital, entre outras organizações, têm se instalado nos arranjos transfronteiriços, “colonizado” esses lugares com seus mandos, e se ramificado nos países vizinhos. A proximidade de muitos arranjos a áreas produtoras de drogas, o valor agregado ao chegar às metrópoles, a elevação da demanda pelo consumo metropolitano e de grandes centros têm ampliado e diversificados os fluxos da droga. Ao mesmo tempo, deslocamentos de policiais das polícias fronteiriças para atividades de combate ao tráfico na metrópole, acabam por desguarnecer ainda mais as fronteiras.

Depoimento de um policial da fronteira ilustra essa realidade:

a gente teve a oportunidade e tem até hoje de acompanhar a droga em sua origem, e ver o que ela causa ali, quais são os tipos de problemas que ela traz para a região em sua origem. E tive o privilégio de, por um ano e meio, presenciar a droga no seu destino. Então durante um ano eu trabalhei ali no Complexo do Alemão (...), e para mim foi profissionalmente enriquecedor, porque abriu minha visão da América Latina. Porque se você analisar, um quilo de cocaína vale US\$ 2.800,00 aqui na região de fronteira; lá já vale US\$ 45 mil a US\$ 50 o quilo. Então, você vê e passa entender o porquê de tanta violência por zona, por território de venda, por tudo; o porquê do poderio bélico dos traficantes (...)  
(Pêgo *et al.*, 2019)

O espaço fronteiriço exige a presença de um maior contingente estatal na região, para inibir e controlar esses fluxos e os crimes transfronteiriços ligados a eles, com capacidade de enfrentamento e controle sistemático do volume de produtos ilegais que atravessam o limite internacional e que, comumente, vão circular nas metrópoles e grandes centros urbanos brasileiros. Por um lado os arranjos transfronteiriços são apontados e estigmatizados como o lugar por onde passam os ilícitos que ao chegar às metrópoles e centros urbanos fora da área de fronteira instauram a violência, particularmente quanto ao roubo e furtos de veículos, usados como moeda de troca na fronteira, e também na luta armada pelo domínio das rotas do tráfico e do território de distribuição. Por outro lado se informa que a maior proporção de armas e drogas, e mesmo dos produtos “importados” comercializados nos camelódromos, nas ruas de comércio barato e nas feiras da madrugada, entra pelos portos e aeroportos, em contêineres.

Enquanto um General de Brigada afirma que “60% dos problemas do Rio de Janeiro e de São Paulo começam aqui” (na fronteira), participantes das oficinas de trabalho contam que no Corredor Paranaguá-Asunción, muitos contêineres passam carregados de areia: como a vigilância no Brasil não pode abrir contêineres que são do Paraguai, por conta do tratado de 1958/1959, eles fazem a vigilância através do peso; com isso, os produtos são retirados e o contêiner recarregado, agora com areia, e repostado o lacre. Policiais presentes nessas oficinas salientam que a preocupação não é o armamento que passa sem ser apreendido pelo controle fronteiriço, pois é muito pouco, e acontece esporadicamente, mas a droga, que chega aos

grandes centros muitas vezes sem cruzar a fronteira por terra, em voos de arremesso fora do alcance de radares, por exemplo. Também informam que o problema de consumo de drogas nos arranjos transfronteiriços é muito pequeno.

A circulação do dinheiro obtido nas transações na fronteira, os ganhos lícitos e ilícitos, majoritariamente se revertem no mercado imobiliário metropolitano, de grandes centros e cidades litorâneas. É nesse solo urbano que se pratica a lavagem de dinheiro em investimentos em imóveis. Aos arranjos transfronteiriços sobram as lendas.

### **7. Arranjos transfronteiriços: de elos a portais sem se dissociar da metrópole**

Em maio de 2008, a Red de Investigación sobre Áreas Metropolitanas de Europa y América Latina (Rideal) realizou o IV Seminario Internacional Rideal no arranjo transfronteiriço Ciudad Juárez (Chihuahua, México) - El Paso (Texas, Estados Unidos), com o tema Gestión Urbana: mas Estado o más mercado? Reservou para a mesa 6 a discussão sobre Áreas metropolitanas transfronterizas, destacando a indagação: *¿Cómo se enfrenta el desafío de la planificación y gestión urbana en ciudades situadas en contextos transfronterizos o binacionales con dinámicas, institucionalidad y regulaciones muchas veces diametralmente distintas?*

Dessa mesa, na qual apresentamos resultados de pesquisa sobre o arranjo transfronteiriço de Foz do Iguaçu – Ciudad del Este – Puerto Iguazú, algumas observações merecem destaque, fundamentalmente por delinearem dois cenários sobre o planejamento transfronteiriço no caso do arranjo Ciudad Juárez – El Paso, o de antes e o de depois do 11 de setembro de 2001.<sup>4</sup> Antes da data, vivia-se a utopia de cidades fronteiriças transnacionais e da integração econômica (paradigma neoliberal), para o que já se construía um Leviatã transnacional de instituições funcionais (grandes blocos regionais), planejando para os espaços de fluxo da cidade transnacional. Tempos da desterritorialização do espaço fronteiriço. O planejamento depois do 11 de setembro assumiu a distopia que se impunha às cidades transfronteiriças: *“las cercas crean buenos vecinos”*. Tempos da reterritorialização do espaço fronteiriço. Neles, os espaços do lugar voltaram a ser importantes sob o ponto de vista da segurança nacional: o Estado-nação reassume seu papel territorial (Peña, 2008).

Nessa função, o que se observa nas regiões fronteiriças dos países sul-americanos é que o Estado nacional vem assumindo precariamente o planejamento e a gestão dos arranjos transfronteiriços, transformados de elos a portais. Neles, a metrópole está presente, remota, mas inseparável. Seus moradores a veem cotidianamente, como destino de muito do que por ali passa, sejam pessoas ou mercadorias, e como consumidora de lícitos e ilícitos. Também como memória e vontade de voltar às épocas áureas que perduram no patrimônio histórico e arquitetônico que se degrada enquanto permanece no lugar; ou ainda como promessa no aceno dos tantos planos e projetos de integração regional, concebidos tão longe dali, nas principais metrópoles nacionais. Memória dos elos do passado e perspectiva apreensiva dos projetos para o futuro: corredores? o meio entre dois destinos? espaços de fluxos, não de lugar? Que viria a ser destes espaços transfronteiriços socialmente construídos, em interação cotidiana?

Essas reflexões passaram por participantes do projeto Fronteiras nos três arcos. E o que mais inquieta os participantes quanto à presença da metrópole, é que, fundamentalmente, ela se apresenta como inspiração, desejo, apelo, atração. Para muitos, os mais jovens, um motivo para seguir caminho, como os fluxos...

Se nas atividades de campo do projeto, nas observações dos participantes, a metrópole com muita constância se fez associar aos arranjos transfronteiriços, na pesquisa acadêmica essa associação está longe de acontecer. Foi criticado por eles o desconhecimento sobre as relações

---

<sup>4</sup> Data do atentado às torres gêmeas do World Trade Center, em Nova York.

entre os centros das regiões fronteiriças e as redes urbanas dos países, e que pouco se sabe sobre a importância das “cidades conectoras”<sup>5</sup> nas conexões fronteiriças, sobre o tecido contínuo de relações que se constrói a partir da localização de empresas, de atividades agropecuárias e de mineração, que transpassam os dois lados das fronteiras em área sob influência dessas cidades. Em relação às metrópoles, há ainda uma tendência de serem lidas desde seu interior, postergando ou negligenciando suas relações e sua presença incontestável em outros pontos do território. Pensa-se na metrópole, sente-se a metrópole, vive-se a metrópole, mas pouco se analisa de concreto como seus efeitos atingem lugares remotos, porém metropolizados. Não estaria na hora de somar ao olhar intra e inter metropolitano o olhar para os horizontes onde a metrópole se projeta em sua materialidade?

## REFERÊNCIAS

- AMARAL, M da S. A marcha para o oeste e a colonização da fronteira sul do atual Mato Grosso do Sul: deslocamentos, políticas e desafios. *Fronteiras: Revista de História*, Dourados, v. 16, n. 28, p. 153 – 165, 2014.
- BRENNER, N. Teses sobre a urbanização. *E-metropolis*, n. 19, p. 6-26, dez. 2014.
- DAVIDOVICH, F. Brazilian urban settlement. In: BOURNE, L. S.; SINCLAIR, R.; DZIEWONSKI, K. (Ed.). *Urbanizations and settlement systems: international perspectives*. Oxford University Press, 1984, p. 415-431.
- DE MATTOS, C. A. Financiarización, valorización inmobiliaria del capital y mercantilización de la metamorfosis urbana. *Sociologias*, Porto Alegre, ano 18, n. 42, mai./ago. 2016, p. 24-52.
- DE MATTOS, C. A. Gobernanza neoliberal, financiarización y metamorfosis urbana en el siglo XXI. In: XIII Seminario Internacional da Red Iberoamericana de Investigadores sobre Globalización y Territorio (RII). *Anais...* Salvador, 1 a 4 de setembro de 2014.
- IBGE. *Arranjos populacionais e concentrações urbanas no Brasil*. 2ª Ed. Rio de Janeiro: IBGE, 2016. (e-Book, PDF).
- KLEINKE, M. L. U.; CARDOSO, N. A.; ULTRAMARI, C.; MOURA, R. O paraíso dos outros. In: CASTELLO, I.R.; KOCH, M.R.; OLIVEIRA, N.; SCHÄFFER, N.O.; STROHAECKER, T. (Orgs). *Fronteiras na América Latina: espaços em transformação*. Porto Alegre, Ed. Universidade/UFRGS/FEE, 1997, p. 151/162.
- LENCIONI, S. Metropolização do espaço. In: FERREIRA, A.; RUA, J.; MARAFON, G. J.; SILVA, A. C. P. da (Orgs). *Metropolização do espaço: gestão territorial e relações urbano-rurais*. Rio de Janeiro: Consequência, 2013.
- LENCIONI, S. Referências analíticas para a discussão da metamorfose metropolitana. In: LENCIONI, S.; VIDAL-KOPPMANN, S.; HIDALGO, R.; PEREIRA, P.C.X. (Orgs.) *Transformações sócio-territoriais nas metrópoles de Buenos Aires, São Paulo e Santiago*. São Paulo: FAU/USP, 2011.
- MOURA, R.; OLIVEIRA, S. Referências sobre a faixa de fronteira e os arranjos transfronteiriços do Brasil. In: PÊGO, B.; MOURA, R. (Org.). *Fronteiras do Brasil: uma avaliação de política pública*. Rio de Janeiro : Ipea : MI, 2018, volume 1, cap. 8, p. 243-292.
- MOURA, R.; OLIVEIRA, S.; PÊGO, B. Escalas da urbanização brasileira. *Texto para discussão* 2372. Rio de Janeiro: Ipea, 2018.

---

5 EGLER, C. A. G. Referenciais básicos para uma metodologia de identificação do sistema urbano da América do Sul. In: FURTADO, B.; PÊGO, B. (Coord.). *Rede urbana e integração produtiva no Brasil e na América do Sul*. Brasília: Ipea, Cepal, Ipardes, 2015. (Relatório de Pesquisa).



- MOURA, R.; PÊGO, B. Aglomerações urbanas no Brasil e na América do Sul: trajetórias e novas configurações. *Texto para Discussão 2203*. Rio de Janeiro, Ipea, 2016.
- PEÑA, S. Globalización, lugares y conurbaciones internacionales: el caso de la planeación transfronteriza entre U.S.A. y México. Trabalho apresentado no IV Seminário Internacional Rideal, "Gestión Urbana: mas Estado o más mercado?", Ciudad Juárez - El Paso, maio de 2008.
- RIDEAL. Red de Investigación sobre Áreas Metropolitanas de Europa y América Latina. *Convocatoria IX Seminario Internacional de Rideal 2019*. Rideal, 2018.
- SANTOS, M. *A natureza do espaço. Técnica e tempo. Razão e emoção*. 3. ed. São Paulo: Hucitec, 1999.
- SANTOS, M. *A urbanização brasileira*. São Paulo: Hucitec, 1993.
- SANTOS, M. *Metrópole corporativa fragmentada. O caso de São Paulo*. São Paulo, Nobel, 1990.
- SANTOS, M. São Paulo, Metrópole Internacional do Terceiro Mundo (julho de 1990). *Revista do Departamento de Geografia*, v. 7, p. 7-24, 7 nov. 2011. Portal de Revistas da USP. Disponível em <http://www.revistas.usp.br/rdg/article/view/53676> DOI: <https://doi.org/10.7154/RDG.1994.0007.0001>
- SANTOS, M. Técnica, espaço, tempo: globalização e meio técnico-científico informacional. São Paulo: Hucitec, 1996.
- SANTOS, M.; SILVEIRA, M.L. *O Brasil. Território e Sociedade no início do século XXI*. Rio de Janeiro : Ed. Record, 2ª ed., 2001.
- SOJA, E. Para além de postmetropolis. *Revista UFMG*. Belo Horizonte, v. 20, n. 1, p. 136-167, jan./jun., 2013.
- SZEKUT, A.; OLIVEIRA, J. E. A Presença de Brasileiros na Recente Colonização do Paraguai. *Mediações*, Londrina, v. 21, n. 2, p. 303-331, Jul./Dez. 2016. DOI: <https://doi.org/10.5433/2176-6665.2016v21n2p303>

## ANEXO 1 – BOX INFORMATIVO DOS PROJETOS EXEMPLIFICADOS

### **BOX 1 – Ferrovia Madeira-Mamoré**

**Trajeto:** ferrovia para interligação hidroviária em trecho de dificuldade de navegação devido a cachoeiras, do porto de Santo Antonio, no Rio Madeira, até Guajará Mirim, no Rio Mamoré, com ramal Vila Murtinho a Vila Bela, na Bolívia, na confluência dos rios Beni e Mamoré.

**Início das obras:** 1907.

**Término:** 1912, ligando a “futura” Porto Velho a Guajará Mirim, na fronteira com a Bolívia.

**Extensão:** 364km.

**Desativação:** 1972, após a conclusão da rodovia entre Porto Velho e Guajará Mirim.

**Motivação implícita:** produção competitiva de borracha na Malásia.

**Fins turísticos:** em 1981, 7 km, entre Porto Velho e Santo Antonio do Madeira (onde não existe mais a pequena vila do início do século), mais tarde alcançou o quilometro 25, uma antiga vila de ferroviários, na altura do Salto do Teotônio, a maior das cachoeiras do Madeira.

### **BOX 2 – Trem do Pantanal – Expreso Oriental; ramal Campo Grande – Ponta Porã**

**Trajeto:** Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, de Bauru (SP) até Corumbá e porto de Ladário (MS), na fronteira com a Bolívia; integração com a Ferroviaria Oriental, de Puerto Quijarro até Santa Cruz de la Sierra (Bolívia); integração de Bauru a São Paulo e Santos pela Estrada de Ferro Sorocabana e Companhia Paulista de Estradas de Ferro; ramal da Noroeste desde a estação Indubrasil, em Campo Grande (MS) até Ponta Porã (MS), na fronteira com o Paraguai.

**Início das obras:** 1906

**Término:** 1917

**Extensão:** 1.622km

**Desativação:** anos 1980, com a concessão da linha à ALL.

**Motivação implícita:** rodoviarização do país.

**Fins turísticos:** em 2009, entre Campo Grande (Indubrasil) e Miranda; após 2014, apenas entre Aquidauana e Miranda.

### **BOX 3 – The Brazil Great Southern Railway Co. e North Western of Uruguay Railways**

**Trajeto:** Barra do Quaraí/São Borja (RS) a Porto Alegre, para transporte de charque do Saladero de Barra do Quaraí; interligação para Salto e Montevideu, no Uruguai, para superar as corredeiras de Salto Chico e de Salto Grande sobre o rio Uruguai, para permitir o transporte de mercadorias e madeiras.

**Início das obras:** 1887

**Término:** 1913

**Extensão:**

**Desativação:** gradual, até se completar em 1961.

**Motivação implícita:** em 1917, com a instalação do primeiro frigorífico, em Rio Grande, com sistema de refrigeração que superava as técnicas primitivas dos saladeiros.

**Fins turísticos:** acervo ferroviário e do saladeiro, remanescentes em Barra do Quaraí, com destaque à ponte de ferro.

### **BOX 4 – Trem para as nuvens / ramal C-14 da Ferrocarril General Manuel Belgrano**

**Trajeto:** Entre Salta e Socompa, na fronteira com Chile, o Trem para as Nuvens corria sobre trilhos a mais de 4.000 msnm; ligação do noroeste e nordeste do país com Buenos Aires, para transporte aos principais centros de consumo e portos.

**Início das obras:** 1921 (1899, estudos preliminares do traçado de uma linha férrea para a Puna; novos estudos em 1905 para o primeiro tramo, entre Cerrillos e Rosario de Lerma; em 1906, outros estudos planejaram alcançar a Quebrada de Humahuaca ou a Quebrada do Toro, até La Quiaca, fronteira com Bolívia).

**Término:** 1948

**Extensão:** 29 pontes, 21 túneis, 13 viadutos, 2 cachos e 2 zigzags, e o viaduto La Polvorilla, o mais importante da linha, com 224 m de comprimento, 70 m de altura e 1 600 toneladas.

**Desativação:** 1990, com o início do processo de privatização e concessão da linha.

**Motivação implícita:** em 1917, com a instalação do primeiro frigorífico, em Rio Grande, com sistema de refrigeração que superava as técnicas primitivas dos saladeiros.

**Fins turísticos:** em 1971, o Trem para as Nuvens.; reativado em 2008.

**Reativação prevista** para cargas e passageiros: entre Jujuy e La Quiaca.

### **BOX 5 – Ferrocarril Transandino**

**Trajeto:** de Los Andes, Chile, subia até Las Cuevas, onde se encontrava o túnel que cruzava para a Argentina, até Mendoza, se integrava ao sistema ferroviário argentino para Buenos Aires; motivada pelo anúncio da construção do Canal do Panamá.

**Início das obras:** 1889

**Término:** 1910, com a empresa adquirida pela *Trasandine Construction Company* (Inglaterra).

**Extensão:** sistema de cremalheiras em quase todo o traçado do lado Chileno até Las Cuevas, cuja inclinação média é de 4,8%, e no inverno há neve sobre os trilhos.

**Desativação:** 1912

**Motivação implícita:** dois anos antes da inauguração do Canal do Panamá, o tráfego de carga e passageiros entrou em declínio; todo o trecho de montanha se encontra abandonado e destruído por avalanches e cursos d'água.

**Fins turísticos:** não houve.

**Reativação prevista:** projeto da empresa argentina Tecnicagua, que propõe reconstruir o Trasandino.