

INTEGRAÇÃO COMPETITIVA REGIONAL DO RIO GRANDE DO SUL: MERCOSUL E FRONTEIRAS

*Aldomar Arnaldo Rückert*¹

Neste ensaio analisa-se o enfoque das mudanças geopolíticas recentes, com a passagem de uma política internacional territorialista para uma política comercial por parte do Estado Brasileiro. Privilegia-se uma abordagem política na análise de como está sendo reestruturado um novo ambiente regional no Rio Grande do Sul com suas interfaces internas e externas na integração competitiva. A mudança nas relações internacionais rebate na gestão interna do território.

A Constituição de 88 tem novo papel na gestão territorial interna que se projeta para o exterior, consagrando novas formas de gestão. Entende-se a prioridade que esta passagem recente começa a provocar ainda de forma incipiente - novos arranjos regionais e sub-regionais, sendo estes hipoteticamente passíveis de observação em áreas de fronteira, por exemplo.

Privilegia-se, assim, neste ensaio a escala brasileira no contexto da América do Sul, no âmbito do Mercosul. Toma-se para tanto o estado do Rio Grande do Sul como um espaço de internacionalização segmentada do território nacional, onde a integração competitiva provoca novos projetos de impacto regional tanto na Região Metropolitana de Porto Alegre como nas áreas de fronteira. O foco da investigação é centrada nesta última, tomando-se primeiramente as tendências recentes no âmbito da infra-estrutura rodoviária, ferroviária e portuária no contexto das Reformas do Estado e da competição do Mercosul. Em seguida, sob a mesma ótica, toma-se as tendências recentes dos projetos de impacto regional na fronteira oeste e, por fim, as possibilidades de novos projetos na fronteira sul através do Programa Reconvertul.

¹ Professor Assistente no Departamento de Geografia da Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Doutorando em Geografia Humana na Universidade de São Paulo.

1 A INSERÇÃO INTERNACIONAL DO BRASIL E A INTEGRAÇÃO COMPETITIVA REGIONAL

A análise geopolítica da inserção internacional do Brasil e a integração regional é perpassada pela reestruturação econômica global. Juntamente com a estratégia dos Estados, as empresas assumem a coordenação de macro-políticas de reestruturação territorial. Assim, a questão de como está sendo reestruturado um novo ambiente regional ou sub-regional passa pelo entendimento de que na América Latina há novos atores fazendo política neste novo ambiente de reestruturação. A reforma do Estado na integração sul-americana atribui às empresas a gestão da reestruturação territorial.

A inserção internacional do país passa, destacadamente, por: a) a dimensão e o grau de diversificação do parque produtivo nacional; b) a manutenção, ao longo de duas décadas, de uma posição de *global trader*; c) a elevada participação do capital estrangeiro no parque produtivo nacional; d) uma opção clara por maior abertura comercial multilateral e e) *uma intensificação sem precedentes dos esforços para a integração regional*. A forma em que a inserção internacional do país deve ocorrer é um vetor resultante de várias dimensões: a dimensão comercial; a dos movimentos de capital; a dos agentes econômicos envolvidos é a geopolítica (BAUMANN, 1995, p. 40-3).

A inserção internacional do país, seja pelas políticas multilaterais, seja pelas políticas de integração dá-se de *forma competitiva*. A globalização tomada principalmente na perspectiva comercial (dentre as demais propostas por BAUMANN como a estritamente financeira, a do setor produtivo, a institucional, a da política econômica, a da sobredeterminação das agendas das políticas nacionais e a dos temas supranacionais) supõe que a competição passa a ocorrer em escala mundial, com as empresas freqüentemente reestruturando sua atividade em termos geográficos, e sendo beneficiadas tanto pelas vantagens comparativas de cada país como pelo próprio nível de competitividade de cada empresa (BAUMANN, 1996, p. 34-37).

Assim, a globalização em suas várias faces é tomada como uma megatendência que internaliza macro-vetores que, infletindo para um novo patamar no capitalismo brasileiro, imprime novas marcas territoriais. A *integração regional* é assim conceituada neste ensaio, na perspectiva comercial, como primeira e basicamente *competitiva*.

2 O BRASIL COMO UM ESTADO COMERCIAL E VIRTUAL E A POLÍTICA EXTERNA PARA O MERCOSUL

O Brasil e sua política externa para o Mercosul é entendido, conceitualmente, como um estado liberal, de feito comercial e virtual na vertente proposta por ROSECRANCE (1986 e 1996).

A tese de ROSECRANCE - a do fim do Estado Territorial e da emergência do estado Comercial (1986) está pautada no fim do sistema territorialista westfaliano, em que cada unidade estatal atuava como um átomo isolado, autosuficiente e autônomo, mas que, provavelmente, não poderia manter-se por muito mais tempo (1986, p. 213). O fim da Guerra Fria veio confirmar as previsões de ROSECRANCE quanto a inviabilidade dos Estados manterem-se por muito mais tempo com suas economias fechadas, restritas às áreas de influência que a Guerra Fria.

O Estado comercial é fundado pois na concepção da abertura das economias para o mercado. A estratégia de substituição de importações mostrou-se cara e ineficiente. As perspectivas para os países do 3º Mundo no sistema comercial, previa ROSECRANCE em meados da década de 80, como a "Argentina e Brasil, que acabavam de abandonar regimes militares autoritários, oferecem grandes esperanças para o futuro(...)" (id. ibid. p. 228-223).

ROSECRANCE (1996, p. 33-38) adiciona ao conceito de Estado Comercial o de Estado Virtual em função das recentes mudanças tecnológicas que têm provocado a globalização das empresas e da informação, reafirmando sua posição de que o território é um conceito ultrapassado. O conceito do Estado Virtual é o de "um estado que enxugou sua capacidade de produção baseada na extensão territorial". Como equivalente político à empresa virtual, o Estado Virtual determina a estratégia geral e investe seus recursos humanos, em vez de construir uma dispensiosa capacidade de produção, terceirizando algumas funções e contratando outros Estados que se especializam nelas.

2.1 A agenda da política externa brasileira para o Mercosul

A agenda da política externa brasileira voltada para o MERCOSUL caracteriza-se pela mudança da postura de conflitos entre Brasil e Argentina à adoção da cooperação entre os dois Estados; a ampliação da fronteira viva meridional através da transformação da *fronteira-separação* em *fronteira-cooperação* e a *emergência ou construção de novos espaços geoeconômicos e modernização tecnológica*.

Da postura de conflitos à cooperação internacional, baseada esta última na linha kantiana da *identidade de regimes* no processo de integração, as rivalidades brasileiro-argentinas se atenuam e praticamente desaparecem quando, no final dos anos 80, os países atingem a democracia e se propõem à criação de mecanismos de integração econômica (FONSECA, 1994, p. 90). O componente político, gerado inicialmente graças à consolidação democrática no Brasil e na Argentina, foi a alma criadora e impulsionadora do Mercosul (BARBOSA, 1996, p. 78).

O Mercosul passa a ser, para a diplomacia brasileira “o tema singular de maior importância nas relações externas do Brasil contemporâneo, a área efetivamente prioritária no imenso leque de nossas propriedades externas. É no Cone Sul que estão concentrados nossos principais interesses econômicos e políticos e onde devem confluir nossos esforços de modernização e de inserção internacional, com vistas a uma adaptação bem sucedida às atuais condições da nova ordem econômica mundial” (BARBOSA, 1992 p. 132. Os grifos são meus).

A política de inserção internacional brasileira provocou a política que resultou de uma *public policy* de natureza fundamentalmente política e mesmo geopolítica de encerrar a tradicional postura de conflitos e concorrência com a Argentina e substituí-la por uma de cooperação e integração, a vertente mais importante da diplomacia do desenvolvimento (ALMEIDA, 1991, p. 179).

Um dos aspectos mais significativos no cenário geopolítico e geoeconômico emergentes é a proposta de LAFER (1994, p. 26) de transformação da *fronteira-separação* em *fronteira-cooperação* como diretriz da ação diplomática latino-americana. Os instrumentos de valorização dos laços de cooperação na região são a integração energética, a utilização de gás da Argentina e a integração hidroviária. A ampliação da fronteira viva, notadamente nas áreas meridionais é um estímulo, por sua vez, à participação presente das autoridades estaduais e municipais no diálogo com “vizinhos reais” (REIS, 1994, p. 27).

A construção do MERCOSUL como **como novo espaço geoeconômico** com base da modernização tecnológica e como dimensão inovadora da *parceria operacional* (LAFER, 1994, p. 43) passa a compor um novo cenário geoeconômico e geopolítico na América latina. “O projeto integracionista do Mercosul muda não só a geografia econômica da América Latina, como a própria geopolítica da região” (ALMEIDA, 1993, p. 93).

3 OS IMPACTOS DO PROCESSO DE INTEGRAÇÃO COMPETITIVA NAS FRONTEIRAS OESTE E SUL NO RS

3.1 O Rio Grande do Sul como um espaço de internacionalização segmentada do território

O conceito de espaço de internacionalização segmentada do território (FIORI, 1994, p. 309), como parece ser o caso do Rio Grande do Sul está associado à concepção de que a integração competitiva acentua as desigualdades inter-regionais no espaço brasileiro (HANASHIRO, 1996, p. A-3).

O estado do Rio Grande do Sul, por sua localização como espaço fronteiro ou como espaço que tende à *especialidade do futuro*, deve-se inserir como uma unidade de análise na nova escala de reflexão, analisando-se suas vantagens comparativas e competitivas no Brasil e no mercado comum, em seus *enlaces meridionais* e sua participação na estratégia de construção de um espaço geoeconômico transnacional².

Unidade político-administrativa da federação ou espaço sub-regional definido na escala internacional, o Rio Grande do Sul pode ser, provisoriamente conceituado, juntamente como espaço de internacionalização segmentada do território, como um espaço componente da Merco Região Pan Hispânica ou do Geomercado, ou ainda como parte do núcleo geoeconômico do Mercosul.

As vantagens comparativas do estado por sua *localização estratégica* frente ao desenvolvimento dos mercados regionais supranacionais poderá ser um dos seus maiores trunfos, quando grandes companhias mundiais estiverem buscando alimento na Bacia do Prata para abastecer o gigantesco mercado consumidor asiático (SCHMITT, 1996, p. 10). As vantagens locais do estado, como no setor energético com o futuro gasoduto Argentina-Brasil, futura hidrelétrica de Garabi no rio Uruguai, a conexão das malhas ferroviárias e rodoviárias (o RS possui a malha ferroviária federal mais densa dos estados da federação) além do protocolo 23 do Acordo de Integração e Cooperação Econômica Argentina-Brasil³ que passou a estabelecer novas oportunidades

² Neste sentido pode-se tomar o caso da nova unidade da General Motors a ser instalada na Região Metropolitana de Porto Alegre que integrará um sistema de produção desdobrado em fábricas em Córdoba e Rosário (Arg), Rio Grande do Sul, Santa Catarina e São Paulo (GÓES, S., BONES, E. *Gazeta Mercantil Latino-Americana*, 9-15 dez 1996, p.1).

³ O Protocolo 23 do Acordo de Integração e Cooperação Econômica Argentina-Brasil - “Regional - Fronteiro” - oficializa a participação da região entre os dois países, no programa de integração na área de abrangência: Argentina: Corrientes, Chaco, Entre Rios, Formosa, Misiones e Santa Fé e no Brasil: Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul.

para as áreas de fronteira, já compunham o entendimento do Executivo-riograndense em 1989 como sendo estas vantagens locacionais um dos fatores para a modernização da economia do estado e sua inserção no processo de integração (RIO GRANDE DO SUL. Secretaria de Coordenação e Planejamento, 1989, p. 19).

FIORI (1994, p. 309) entende que a opção brasileira por uma abertura pautada pelo projeto neoliberal estimulará soluções econômicas regionais por cima da autoridade política dos estados federados. A opção pelas soluções de mercado deverão reforçar a heterogeneidade econômica e as desigualdades regionais previamente existentes. A virtual internacionalização segmentada do território aumentará o artificialismo geoeconômico das unidades federadas da República, dando lugar a subunidades econômicas mais homogêneas e integradas, como é o caso do espaço mais próximo dos países do Mercosul.

3.2 Integração competitiva e fronteiras

A integração regional competitiva, em termos econômicos, pode ser como a somatória ou unificação de iniciativas que afetarão positivamente ou negativamente diferentes circuitos produtivos regionais fronteiriços ou duas ou várias economias nacionais, ou então como incremento ou intensificação das relações produtivas e comerciais preexistentes (CICCOLELLA, 1994, p. 229).

A integração regional, tomada aqui principalmente em termos econômicos tem, apesar de agora preconizar-se ser o mercado e os agentes privados o regulador do desenvolvimento, uma interface importante com as políticas de desenvolvimento regional por parte do Estado. Estas políticas podem ser voltadas tanto para as **zonas ou áreas de fronteira** ou para as **regiões fronteiriças** numa escala mais ampla. Ambos são conceitos diferenciados. O estado do Rio Grande do Sul poderia ser conceituado, nos termos de VALENCIANO (1996) no seu todo como **estado de região fronteiriça**.

A partir das mudanças das noções de fronteira, suas características atuais apontam para elas como áreas de transição ou interface entre os países. Perdem-se os antigos significados nacionalistas e militaristas de fronteira, verificando-se um tipo de atualização das velhas idéias ratzelianas de fronteiras móveis ou flutuantes, ainda que num marco no qual as áreas de fronteiras deixam de ser *zonas de tensão* para converter-se em *zonas de contato e articulação* (CICCOLELLA, 1997, p. 62).

As fronteiras, assim, passaram a ser territórios de mudança mais imediata dos processos de integração e de reestruturação econômica, tanto pela presença como ausência de atividades e projetos relacionados com os mesmos processos

(LAURELLI, 1997, p.178). Com isso, CICCOLELLA(1997, p.63) e LAURELLI (1997, p.180) conceituam as áreas fronteiriças como de cooperação, contato e articulação produtiva e fronteira ativa.

Com as novas condições na disputa dos territórios pela inserção no cenário mundial (LAURELLI, 1997, p.182) os projetos de intervenção em obras públicas de infraestrutura e a realocação de atividades produtivas tanto nas regiões fronteiriças como nas regiões metropolitanas, por responder ao novo modelo de acumulação, provocarão modificações na conformação dos territórios, em seu uso, ocupação e apropriação, de caráter mais ou menos imediato.

SCHAEFFER aponta que no caso da fronteira meridional não houve nenhuma transformação produtiva dinâmica que permitisse incorporar ao território tecnologia, informação e renda. Mas a fronteira, atenta aos discursos, incorpora termos e busca se preparar para a integração regional. Reuniões se sucedem encaminhando ao governo, nas diferentes esferas, os pedidos de pontes internacionais, de distritos industriais, de berçários tecnológicos. As palavras de ordem do momento como fluidez e competitividade, no entanto, não corresponde à realidade produtiva tradicional da fronteira (1995,p.83-86).

O aumento do movimento comercial com os países vizinhos toma concretude no aumento do fluxo de caminhões nos postos de fronteira e na presença de produtos dos países vizinhos no comércio em cidades brasileiras. Desse balanço surgem as diferenças de impacto e de construção do território. No contexto da integração regional os transportes de carga são um elemento decisivo para a exportação. Especialmente, para Uruguaiana é significativo o aumento de transportadoras internacionais de porte, com seus escritórios, depósitos e grandes pátios para estacionamento, posto de gasolina e hotelaria para atender este tipo de serviço(id. ibid.p.87-88). Passo de los Libres/ Uruguaiana forma a maior conurbação internacional entre os dois países e abriga o mais importante porto seco brasileiro, ali passando os principais fluxos de importação/exportação entre Argentina, Chile e Brasil (OLIVEIRA, 1996,p.6).

Interessa examinar agora em que medida a inserção da fronteira meridional do Brasil nas transformações territoriais está se tornando compatível ou não com as megatendências de reestruturação. Apesar de ainda incipientes as transformações, os impactos da globalização parecem já não restringir-se somente ao aumento de fluxo de caminhões e dos serviços de importação/exportação, manutenção do material rodante e fornecimento de serviços básicos à população de motoristas.

3.3 Os projetos de impacto regional na infraestrutura de transportes

Conforme AUN (1995) e NÓBREGA (1995) na década de 90 o comércio externo brasileiro cresceu 8%; a agricultura 50% e o investimento em transporte foi decrescente: 1,76 do PIB em 1975; 1.01 em 1980; 0,51 em 1985; 0.19 em 1990. Considerando o peso das mercadorias transportadas, no período 1991-1994, o volume de 11,3 milhões de ton passou para 24,9 ton em 994, com incremento de 120%.

As exportações brasileiras para o Mercosul em 1990 foram de 4.2%; em 1994 de 13.6% do total das exportações brasileiras. As importações em 1990 foram 10.35% do total; em 1994 de 15.4%. O aumento do fluxo de comércio entre os países do Mercosul colocou em evidência as carências de infra-estrutura de transportes, que oneram as comunicações, o transporte de mercadorias e de passageiros e dificultam um maior entrosamento entre os países.

3.3.1 A infraestrutura e o transporte rodoviário

A falta de infra-estrutura no setor de transportes no RS é bem evidenciada quando comparada à malha rodoviária da cada estado. O Rio Grande do Sul em 1993 tinha um total de rodovias pavimentadas de 8.949 km. No Paraná, somente a malha estadual atingiu 9.549km com um total de 12.739 km, enquanto que Santa Catarina tinha um total de 5.224km de estradas estaduais (AZEVEDO et alii, 1996,p.112) . No entanto, no Rio Grande do Sul, o transporte de cargas por rodovia movimentava anualmente cerca de 75 milhões de toneladas, isto é mais de 80% do total das cargas (Sec. Fazenda, 1992).

As soluções para sanar o problema da infraestrutura viária passa pela Reforma do Estado. O Executivo apresenta dois Programas: o Programa 14-Recuperação Descentralizada de Rodovias e o Programa 26 - Rodovia do Mercosul. (BRASIL EM AÇÃO, 1996).

3.3.2 A infraestrutura e o transporte ferroviário

As dificuldades da malha sul são, além da diferença de bitola, as diferenças entre seus horários de tráfego e transbordo e o expediente da Receita Federal, principalmente em Uruguiana. Estas operações de transferência de carga sofrem da falta de equipamentos; dificuldade de transbordo em épocas de chuvas, falta de pátios de estacionamento para vagões; inexistência de programas conjuntos para a melhoria das operações (SOUZA et alii, 1997, p. 248). Mas, mesmo com atrasos e as dificuldades de transbordo, em novembro de 1994 passaram pela alfândega de Uruguiana 1.367 contêineres. Em todo ano de 1993 o número de contêineres foi de 3.600. A previsão final para 1994 era de 10.500.

(RAVAZZOLO, 1995,p.38).

Com o Programa Nacional de Desestatização, seis consórcios deveriam disputar a Malha Sul da Rede Ferroviária Federal em dezembro de 1996, atraídos pela posição estratégica da linha no Mercosul (HESSEL, 1996, p.C-1) A Malha Sul, considerada como um futuro corredor Rio/São Paulo/Buenos Aires, fatura 200 milhões de reais/ano e é considerada produtiva (GAZETA MERCANTIL. 13-15 dez 1996, p.B5).

3.3.3 A infraestrutura portuária

O porto de Rio Grande, o terceiro mais importante do país, depois de Santos e do Rio de Janeiro, é considerado o principal recurso para inserção do estado do Rio Grande do Sul na economia global. Sua posição geográfica poderá ser estratégica, quando grandes companhias mundiais estiveram buscando alimento nas Bacias do Prata para abastecer o gigantesco mercado asiático (SCHMITT, *Zero Hora*, 26 maio 1996, p.10). O complexo portuário movimentava 90% das cargas de exportação do estado. Fumo, calçados e safra agrícola, 11 milhões nos primeiros nove meses de 1996. (HAMMES, 1996, p.6-7).

A partir da Lei da Modernização dos Portos e das pressões da Frente de Modernização dos Portos, liderados pelos industriais do estado (FIERGS) , o Governo do estado decidiu passar ao setor privado o porto de Rio Grande, o primeiro porto público nacional a ser operado por empresas privadas até 1997. A Secretaria dos Transportes optou pelo arrendamento e não pela concessão, como os projetos de repasse de rodovias gaúchas a setor privado (HAMMES, *Zero Hora*, 10 nov. 1996, p.6-7).

3.4 Os projetos de impacto regional na fronteira oeste

3.4.1 A Usina Hidroelétrica de Garabi

A futura usina Hidroelétrica de Garati destina-se ao atendimento do mercado argentino (Corrientes e Misiones) e do mercado oeste do RS, com vistas à integração regional de energia, formando um sistema hidroelétrico em cascata, composto futuramente pelos empreendimentos de Panambi, Roncador, Garati e São Pedro, localizados, respectivamente nos municípios de Porto Lucena, São Borja e Uruguiana.

Em abril de 1996, os Governos do Brasil e da Argentina assinaram um acordo visando à retomada dos estudos para a construção da Usina da Garabi, dando um prazo de 180 dias para a apresentação de propostas que viabilizem a concretização da Usina, mediante sua concessão para construção, operação e manutenção por capitais privados de risco. Imediatamente, os ambientalistas

reagiram negativamente ao anúncio, argumentando que a construção da usina da Garabi afetará o ecossistema regional, aumentando o número dos sem-terra e reduzindo as áreas agricultáveis para a produção de alimentos. (OLIVEIRA et alii, 1996, p.49-50) .

3.4.2 O Gasoduto Brasil-Argentina

O projeto do gasoduto objetiva a importação de gás natural argentino para o Brasil, a ser utilizado em geração de termelétrica com conversão para ciclos longos, utilizando turbinas a gás pelas concessionárias. Está igualmente prevista a co-geração de eletricidade por empresas gaúchas, cujo processo produtivo se utiliza do gás como matéria-prima.

O projeto inclui a construção de um gasoduto de 400 km na província argentina de Entre Rios, que se estende até a cidade fronteiriça de Uruguaiana, onde será erguida uma termoelétrica. O investimento ultrapassa US\$ 240 milhões, dos quais US\$ 120 milhões serão gastos com o gasoduto. Está prevista a importação de dois milhões de metros cúbicos de gás por dia.

Empresas dos dois países firmaram protocolo para a venda do gás natural da Argentina para o Brasil. Fazem parte desse acordo as empresas argentinas YPF e TGN e as brasileiras Petrobrás, Eletrobrás e CEEE-RS. A YPF produzirá o gás, a TGN fará o transporte, incluindo a construção do gasoduto, a Petrobrás importará o gás e a CEEE e a Eletrobrás comprarão a energia gerada. A usina de Uruguaiana deverá ser construída pela iniciativa privada. Esta termoelétrica, que deverá entrar em operação no segundo semestre de 1998, atenderá à demanda de uma região que enfrenta hoje problemas de abastecimento, com grande sazonalidade de consumo (OLIVEIRA et alii, 1996, 50-51).

O gasoduto poderá chegar também a Porto Alegre, unindo-se ao gás que virá da Bolívia "formando um anel e, uma vez mais, mudar a condição de fim de linha, em função de nossa posição geográfica, para o meio, literalmente o ponto estratégico do Mercosul" (SOUZA, *Zero Hora*, 05 maio 1996, p.24).

3.4.3 A ponte internacional São Borja-São Tomé

A ponte internacional reivindicada pelas comunidades locais há várias décadas passou a concretizar-se a partir do Acordo Binacional de 1989. A ligação é constituída por dois ramos de estradas, somando 15 Km, que unem a BR 285 no Brasil e a Ruta 14 na Argentina com a ponte sobre o Rio Uruguai com a extensão de 1400 m, fazendo ainda parte desde complexo centros de fronteira e terminais rodoviários e alfandegários. Esta ponte servirá também como opção para o descongestionamento do fluxo de cargas entre Uruguaiana e Passo de los Libres e proporcionará a ligação terrestre entre os portos de Rio Grande, no

oceanos Atlântico e os de Antofagasta e Iquique no Pacífico (OLIVEIRA et alii, 1996, p.51-52)

Esta ponte a ser construída é a primeira concessão de obra de infraestrutura realizada por dois governos da América Latina e é, também, a primeira parceria entre governos e iniciativa privada. Suas obras estão orçadas em US\$ 32 milhões. Cada Governo participará com 8 milhões e o restante será arcado pela concessionária constituída pelo consórcio das empresas Impregilo (italiana, do Grupo Fiat), Cigla (paulista, subsidiária da Impregilo), Iglys (argentina, subsidiária da Impregilo) e Convap (mineira). Os Governos do Estado do Rio Grande do Sul e do Município de São Borja participam do empreendimento com estudos e trabalhos da Comissão Mista Argentino-Brasileira, juntamente com o governo argentino (BRUNELLI, 1997, p. 280-85).

3.5 Possibilidades de novos projetos na fronteira sul

A fronteira sul ou metade sul emerge como grande frente de problemas, a partir das propostas de descentralização regional do Governo Estadual, principalmente a partir de 1998. Cria-se o debate do norte rico vs. o sul pobre num contexto de emergência do Mercosul. A integração de mercados passa a ter um forte rebatimento com a *região problema do RGS*⁴

O programa Reconvertul visa contemplar esforços no sentido de dinamizar os setores tradicionais e atrair novos investimentos, que possibilitem a *diversificação da base produtiva e a inserção competitiva da região nos mercados nacional e internacional*. Para isto terão prioridade investimentos em infraestrutura que privilegiem a integração com o restante do país e com o mercado internacional, privilegiando a ligação com o MERCUSUL.

Os objetivos principais de RECONVERSUL são: integração da região com o MERCOSUL, de forma competitiva; reorganização do espaço regional, estimulando novas formas de integração da região à economia nacional e internacional; implantação de novas atividades capazes de dinamizar a economia da região, através do estímulo às vantagens competitivas regionais potenciais e da consolidação daquelas já existentes.

Os dados iniciais dos novos projetos encaminhados ao BRDE e ao BANRISUL não mostram-se compatíveis com os ambiciosos objetivos de reconversão produtiva e inserção competitiva em mercados integrados do RECONVERSUL. Os primeiros projetos estão concentrados nos setores da

⁴ Em 1993 a Metade Sul é composta de 93 municípios, população de 2.238.488 hab, renda per capita de US\$ 2.966,28 e PIB de 6,4 bilhões (17,5%). A Metade Norte é de 374 municípios, população de 7.248.057, renda per capita de US\$ 4.464,17 e PIB de 30,9 bilhões.

agroindústria, embalagens, implementos agrícolas, gráfica, agropecuária, transporte, mineral e metal-mecânico, comércio, hotelaria e móveis (ZERO HORA, 4 jul 1996). A compatibilização entre os objetivos do Programa e os projetos a serem desenvolvidos passa pela transformação cultural da mentalidade rentista dos proprietários rurais, pela atração de investidores externos à região e à capacidade de inovação tecnológica das Universidades regionais.

CONCLUSÕES

A inserção competitiva do Brasil tomada aqui através da integração competitiva regional do Rio Grande do Sul no âmbito do MERCOSUL com o respectivo rebatimento interno nas fronteiras revela num primeiro momento dois grandes enfoques.

O primeiro enfoque é o da integração competitiva entre empresas na perspectiva comercial, coadunada, genericamente com a concepção do Estado comercial e virtual, com o fim da política expansionista territorial e do estado investidor em infra-estrutura de população.

O segundo enfoque é o do idealismo liberal dos formuladores de política externa brasileira para o Mercosul, que seu enfoque na cooperação e na solidariedade internacional e não na competição.

Estes dois enfoques, no entanto não se excluem, mas completam-se, no momento em que o ponto de convergência é a inserção internacional do Brasil. Com isto o estado e as empresas atuam no mesmo sentido. O rebatimento interno da gestão voltada para o externo do Estado Comercial perpassa pela internacionalização segmentada do território e pelo aumento das disparidades regionais na escala da federação. Neste sentido, as regiões fronteiriças (como os estados do sul, inclusive como compreendidos no Protocolo 23 Regional Fronteiriço), fazendo parte da construção do núcleo geoeconômico do Mercosul, com o Sudeste, tendem para uma diferenciação na escala nacional.

As zonas ou áreas de fronteira com presença ou ausência de investimentos são áreas sensíveis às tendências de reestruturação territorial. De áreas de separação, zonas de tensão têm sido convertidas em zonas de cooperação, contato e articulação produtiva - mesmo em ambiente de competição.

Nelas, para além do aumento do fluxo rodoviário e da prestação de serviços para estes fluxões passam a convergir para as áreas de fronteira diversos projetos que, certamente, provocarão impactos, ainda que diferenciados: a reforma do estado; a descentralização da administração de rodovias e a concessão da malha para a iniciativa privada; a privatização da malha ferroviária

sul; a operação do Porto de Rio Grande pela iniciativa privada; a concessão para construção, operação e manutenção por capitais privados das usinas de energia e de fornecimento de gás (neste caso com a participação de empresas brasileiras e argentinas); a primeira concessão de obra de ponte internacional pelos governos do Brasil e da Argentina, além de investimentos para a diversificação da base produtiva da tradicional fronteira sul — todos estes projetos apontam para a tendência de reestruturação territorial.

Todo este quadro aponta as transformações que estão sendo implantadas nas zonas fronteiriças, o que as evidencia como áreas sensíveis a investimentos para aceleração da integração competitiva e de transformação das zonas de fronteiras. Parece não haver dúvidas de que as tendências de reestruturação econômica e territorial na escala interna do rio Grande do Sul, provocadas pela internalização do externo, são novos problemas a serem investigados.

BIBLIOGRAFIA

- ALMEIDA, Paulo R. Relações internacionais do Brasil: introdução metodológica a um estudo global. *Contexto internacional*, Rio de Janeiro, v. 13, n. 2, jul/dez 1991. p. 161-185.
- _____. O Mercosul no contexto regional e internacional. *Política Externa*, v. 2, n. 2, set. 1993, p. 86-103.
- AMORIN, Celso L. Uma diplomacia voltada para o desenvolvimento e a democracia. In: FONSECA JR, Gelso, CASTRO, Sérgio H.N. (Orgs). *Temas de Política Externa Brasileira II*. Rio de Janeiro: IPRI / Paz e Terra, 1994. p. 15-30.
- ARROYO, Mônica. A espacialidade do futuro ... além das fronteiras nacionais? *Ensaio FEE*, Porto Alegre, (16) 2: 491-509, 1995.
- AUN, Ângela M. S. A logística de transportes nas alternativas de corredores bi-ocênicos. *Seminário Eixos de Integração Sul Americana e corredores de exportação*, Brasília, Secretaria de Assuntos Estratégicos & Ministério dos Transportes, 1995.
- AZEVEDO, André de et al. Estagnação econômica, descontrolado dos gastos públicos e deficiência de infra-estrutura: o caso do Rio Grande do Sul. *Indicadores Econômicos FEE*, v. 24, n. 3, dez 1996, p. 97-130.
- BARBOSA, Rubens A. A integração regional e o Mercosul. *Política Externa*, v. 1, n. 2, set. 1992, p. 132-137.

- _____. O lugar do Brasil no mundo. *Política Externa*, v. 5, n. 2, set. 1996, p. 69-82.
- _____. O Brasil e suas opções internacionais: a articulação entre o universal e o regional. *Política Externa*, v. 3, n. 3, Dez-Jan-Fev., 1994-95.
- BARRIONUEVO, José. Governo vai acabar com vazios rodoviários. *Zero Hora*, 15 de nov. 1996, p. 10.
- BAUMANN, Renato. Dimensões da inserção internacional do Brasil. In: VELLOSO, João Paulo dos Reis (Org). *Mercosul e NAFTA. Forum Nacional*. Rio de Janeiro: José Olympio, 1995. p. 39-85.
- BAUMANN, Renato. Uma visão econômica da globalização. In: BAUMANN, Renato (Org). *O Brasil e a economia global*. Rio de Janeiro: Campus/SOET, 1996. p. 33-51.
- BNDES. *Programa Reconvertul*. Abril 1996.
- BRASIL EM AÇÃO. Investimentos básicos para o desenvolvimento. Brasília, 1996 (mimeo).
- BRUNELLI, Newton. Ponte internacional São Borja-São Tomé: primeira concessão binacional. In: CASTELLO, Iara R. et al. (Orgs). *Fronteiras na América Latina. Espaços em transformação*. Porto Alegre: UFRGS/FEE, 1997. p. 280-85.
- BUENO, Sérgio. Governo gaúcho recebe estradas. *Gazeta Mercantil*, 30 Out, 1996. p. B-3.
- CICCOLELLA, Pablo. Desconstrução/reconstrução do território no âmbito dos processos de globalização e integração. In: SANTOS, Milton et al. (Orgs). *Território: globalização e fragmentação*. São Paulo: HUCITEC-ANPUR, 1994. p. 296-307.
- _____. Redefinición de fronteras, territorios y mercados en el marco del capitalismo de bloques. In: CASTELLO, I. et al. (Orgs). *Fronteiras na América Latina. Espaços em transformação*. Porto Alegre: UFRGS & FEE, 1997. p. 55-67.
- CORREA, J. O sul do Estado está pronto para crescer. *Zero Hora*, 29 jan. 1995.
- DURÃO, Vera S. Bozano-Simonsen quer disputar a Malha Sul. *Gazeta Mercantil*, 28 out. 1996. p.B-5.
- FIORI, José L. Globalização econômica e descentralização política: um primeiro balanço. In: *Ensaio FEE*. Porto Alegre, ano 15, n. 2, p. 295-311.

- FONSECA JR. Gelson. Aspectos da teoria das relações internacionais: notas didáticas. *Política Externa*, v. 3, n. 3, Dez-Fev 1994, p. 72-100.
- FURTADO, Carlos Ribeiro. Plano estratégico para o desenvolvimento da região sul do Rio Grande do Sul: a necessidade de um processo de transformação social. In: CASTELLO, Iara R. et al. (Orgs). *Fronteiras na América Latina. Espaços em transformação*, Porto Alegre, UFRGS - FEE, 1997, p. 259-264.
- GAZETA MERCANTIL. *Pesos pesados disputam malha sul*. 13-15 dez 1996. p. B-5
- GÓES, Severino, BONES, Elmar. Projetos de US\$ 8 milhões para o Rio Grande do Sul. *Gazeta Mercantil Latino Americana*, 9-15 dez 1996.
- GOES, Francisco. Fronteiras. Rodovias em péssimas condições. *Gazeta Mercantil Latino-Americana*, 25-01 dez 1996, p. 8.
- HAMMES, Maria I. Porto de Rio Grande levanta a âncora. *Zero Hora*, 10 nov. 1996, p.6-7.
- HANASHIRO, Getúlio. Mercosul, segregação ou integração? *Gazeta Mercantil*, 16 set 1996, p. A-3.
- HESEL, Rosana. Leilão da Malha Sul será o mais concorrido. *Gazeta Mercantil*, 21 nov 1996, p. C-1.
- JORNAL DA FEDERASUL, n. 103. Porto Alegre, 12-25 ago. 1996.
- LAFER, Celso. Política externa brasileira: reflexão e ação. In: MARCOVITCH, Jacques (Org). *Cooperação internacional: estratégia e gestão*. São Paulo: EDUSP, 1994, p. 23-46.
- LAURELLI, Elsa. Reestructuración económica en America Latina: integración o fractura de los territorios fronterizos? In: CASTELLO, I. et al. (Orgs). *Fronteiras na América Latina. Espaços em transformação*. Porto Alegre: UFRGS & FEE, 1997, p. 172-186.
- NÓBREGA, Wanderley. Pronunciamento no *Seminário Eixos de Integração Sul Americana e Corredores de Transporte*. Brasília, Secretaria de Assuntos Estratégicos & Ministério dos Transportes, 1995.
- OLIVEIRA, Naia et al. *A fronteira oeste do RS na integração latino-americana*. Porto Alegre: Fundação de Economia e Estatística, 1996. 144 p.
- PILATI, Raul. Rodovias passam para o controle dos estados. *Gazeta Mercantil*, 12 set. 1996.

- RAVAZZOLO, Ângela. Transbordo e burocracia atrasam carga na fronteira. *Zero Hora*, 16 jan, 1995, p. 38.
- REID, Michael. Mercosul: corrida para aproximar as fronteiras. *Gazeta Mercantil*. 23 de out 1996, p. A-16.
- REIS, Fernando G. O Brasil e a América Latina. In: FONSECA JR, Gelson, CASTRO, Sérgio H.N. (orgs). *Temas de Política Externa Brasileira II*. v. 2 Rio de Janeiro: IPRI - Paz e Terra, 1994, p. 9-42.
- RIO GRANDE DO SUL. Secretaria de Coordenação e Planejamento. *Estratégia de ação para a retomada do crescimento. O Rio Grande do Sul e a integração latino-americana*. Versão preliminar. 1989, p.79.
- _____. Secretaria do Desenvolvimento e de Assuntos Internacionais. *Rio Grande do Sul. Importações*. Janeiro /Dezembro- 1994/1993. (mimeo).
- _____. Secretaria do Desenvolvimento e de Assuntos Internacionais. *Rio Grande do Sul. Exportações*. Janeiro /Dezembro- 1995/1994. (mimeo)
- _____. Secretaria do Desenvolvimento e de Assuntos Internacionais. *Rio Grande do Sul. Importações*. Janeiro /Março- 1996/1995. (mimeo).
- RODECRANCE, Richard. *La expansión del Estado comercial. Comercio y conquista en el mundo Moderno*. Madri: Alianza Editorial, 1986.
- _____. O surgimento do Estado virtual. *Foreign Affairs*. Ed. Bras. Gazeta Mercantil, 8 nov 1996. p. 33-38.
- SCHÄEFFER, Neiva O. Globalização e fronteira. In: *Práticas de Integração nas fronteiras. Temas para o Mercosul*. Porto Alegre: UFRGS - Goethe Institut - Icba, 1995, p. 79-91.
- _____. *MERCOSUL e transformações recentes na fronteira meridional*. VI Encontro Nacional da ANPUR.
- SCHMITT, Christiane. A geografia joga a favor do Rio Grande. *Zero Hora*, 26 maio 1996, p. 10.
- SOUZA, Assis R. A efetiva integração. *Zero Hora*, 05 de maio de 1996, p. 24.
- SOUZA, Filho, Jorge R. et alii. A demanda do setor produtivo gaúcho ao longo dos corredores de transporte hidroferroviários. In: CASTELLO, Iara R. et al. (Orgs). *Fronteiras na América Latina. Espaços em transformação*. Porto Alegre: UFRGS - FEE, 1997, p. 242-255.

- TERUCHKIN, Sônia U. A evolução das exportações e do processo de integração regional. *Indicadores Econômicos FEE*. Porto Alegre, v. 24, n. 2, set 1996.
- VALENCIANO, Eugênio. La frontera: un nuevo rol frente a la integración- la experiencia en el Mercosur. *Ensaíos FEE*. Porto Alegre, (1) 1:185-205, 1996.
- ZERO HORA. Sul do estado recebe atenção especial, 21 jan 1995.
- _____. Metade Sul do estado ganha novas verbas. 24 fev 1996.
- _____. Metade Sul. A recuperação da região começou com estes projetos. 4 jul 1996.