UNIVERSIDADE FEDERAL DO PAMPA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM POLÍTICAS PÚBLICAS
MESTRADO PROFISSIONAL

ANDERSON CARVALHO

A IMPORTÂNCIA DO CENTRO UNIFICADO DE FRONTEIRA (CUF) NO PROCESSO DE INTEGRAÇÃO ECONÔMICA BRASIL E ARGENTINA: CASO DAS CIDADES GÊMEAS SÃO BORJA-SANTO TOMÉ

São Borja – RS
2026

ANDERSON CARVALHO

A IMPORTÂNCIA DO CENTRO UNIFICADO DE FRONTEIRA (CUF) NO PROCESSO DE INTEGRAÇÃO ECONÔMICA BRASIL E ARGENTINA: CASO DAS CIDADES GÊMEAS SÃO BORJA-SANTO TOMÉ.

Dissertação de Mestrado em Políticas Públicas apresentado ao Programa de Pós-Graduação em Políticas Públicas, da Universidade Federal do Pampa, como requisito parcial para obtenção do Título de Mestre em Políticas Públicas.

Orientador: Prof. Me. Ismael Mauri Gewehr Ramadam

São Borja - RS

2026

Ficha catalográfica elaborada automaticamente com os dados fornecidos
pelo(a) autor(a) através do Módulo de Biblioteca do
Sistema GURI (Gestão Unificada de Recursos Institucionais) .

C331i CARVALHO, ANDERSON
A IMPORTÂNCIA DO CENTRO UNIFICADO DE FRONTEIRA (CUF) NO PROCESSO DE INTEGRAÇÃO ECONÔMICA BRASIL E ARGENTINA: CASO DAS CIDADES GÊMEAS SÃO BORJA-SANTO TOMÉ / ANDERSON CARVALHO.
159 p.

Dissertação(Mestrado)-- Universidade Federal do Pampa, MESTRADO EM POLÍTICAS PÚBLICAS, 2026.
"Orientação: ISMAEL MAURI GEWEHR RAMADAM".

1. CUF. 2. Fronteira. 3. Integração. 4. Cidades Gêmeas. 5. Binacional. I. Título.

ANDERSON CARVALHO

A IMPORTÂNCIA DO CENTRO UNIFICADO DE FRONTEIRA (CUF) NO PROCESSO DE INTEGRAÇÃO ECONÔMICA BRASIL E ARGENTINA: CASO DAS CIDADES GÊMEAS SÃO BORJA- SANTO TOMÉ.

Dissertação de Mestrado em Políticas Públicas apresentado ao Programa de Pós-Graduação em Políticas Públicas, da Universidade Federal do Pampa, como requisito parcial para obtenção do Título de Mestre em Políticas Públicas.

Relatório de Defesa defendido em 09/07/2026.

Banca Examinadora:

_____

Prof. Me. Ismael Mauri Gewehr Ramadam
UERGS
(Orientador)

_____

Prof. Dr. Muriel Pinto
UNIPAMPA
(Membro da banca)

_____

Prof. Dr. Alex Sander Barcelos Retamoso
UNIPAMPA
(Membro da banca)

_____

Prof. Dr. Valmor Rhoden
UNIPAMPA
(Membro da banca Avaliador Externo)

Assinado eletronicamente por **Ismael Mauri Gewehr Ramadam**, **Usuário Externo**, em 18/08/2026, às 15:18, conforme horário oficial de Brasília, de acordo com as normativas legais aplicáveis.

Assinado eletronicamente por **MURIEL PINTO**, **PROFESSOR DO MAGISTERIO SUPERIOR**, em 27/08/2026, às 07:59, conforme horário oficial de Brasília, de acordo com as normativas legais aplicáveis.

Assinado eletronicamente por **VALMOR RHODEN**, **Diretor(a) Campus São Borja**, em 28/08/2026, às 09:30, conforme horário oficial de Brasília, de acordo com as normativas legais aplicáveis.

Assinado eletronicamente por **ALEX SANDER BARCELOS RETAMOSO**, **ADMINISTRADOR**, em 28/08/2026, às 14:20, conforme horário oficial de Brasília, de acordo com as normativas legais aplicáveis.

A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.unipampa.edu.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **2125148** e o código CRC **0B892F4F**.

Dedico essa Dissertação para minha família com muito carinho e amor. Em especial para minha esposa Michele. E aos meus filhos Matheus e Miguel.

AGRADECIMENTOS

Agradeço a Deus pela força que me deu para concluir essa pesquisa.

Obrigado pela paciência que minha família, familiares e amigos tiveram comigo enquanto dedicava-me além do trabalhar, estar com a família, cuidar dos estudos e a finalização desta Dissertação.

Agradeço aos professores e as professoras.

Gratidão aos colegas da turma.

Grato ao Orientador Prof. Me. Ismael Mauri Gewehr Ramadam pelas orientações ao longo da pesquisa, da qualificação, da defesa desta Dissertação e condução da orientação.

Obrigado aos Membros da Banca Examinadora: ao Pr. Dr. Muriel Pinto; Pr. Dr. Alex Barcelos Retamoso e Prof. Dr. Valmor Rhoden pelos comentários e sugestões atribuídos para a melhoria qualitativa desta.

“O Centro Unificado de Fronteira São Borja/Santo Tomé constitui um modelo de eficiência, integração e desenvolvimento fronteiriço” (Della Flora, 2023, p.135)

RESUMO

A referida pesquisa denominada A importância do Centro Unificado de Fronteira (CUF) no Processo de Integração Econômica Brasil e Argentina: Caso das Cidades Gêmeas São Borja-Santo Tomé. É relevante destacar-se que é um trabalho árduo, porém muito significativo como objeto de pesquisa. Apresenta como problema: De que forma o Centro Unificado de Fronteira (CUF) contribui para a integração territorial e para o desenvolvimento social das cidades gêmeas São Borja (BR)-Santo Tomé (AR) e para o desenvolvimento econômico binacional? Tem como objetivo geral analisar a contribuição do Centro Unificado de Fronteira para o processo de integração territorial e para o desenvolvimento socioeconômico das cidades gêmeas São Borja e Santo Tomé. Como objetivos específicos busca-se contextualizar historicamente o processo de integração entre os dois municípios; identificar os principais atores institucionais envolvidos na gestão do CUF; caracterizar as atividades econômicas e logísticas desenvolvidas no espaço do CUF; analisar as percepções dos atores locais acerca da contribuição do CUF e a integração binacional; examinar as políticas públicas relacionadas à integração fronteiriça e avaliar os reflexos socioeconômicos decorrentes da atuação dessa estrutura na região estudada. A integração fronteiriça constitui um dos principais desafios das políticas públicas contemporâneas, especificamente em regiões caracterizadas por intensas relações econômicas, sociais e culturais entre países vizinhos. O Centro Unificado de Fronteira desempenha um papel estratégico na gestão dos fluxos de pessoas, de mercadorias e de serviços, atuando como instrumentos de articulação institucional e cooperação internacional. A fronteira entre São Borja (BR) e Santo Tomé (AR) apresenta características singulares em razão da presença da Ponte Internacional da Integração e do CUF, estruturas que potencializam as relações econômicas e a integração territorial entre os dois países anexo a Ponte Internacional São Borja-Santo Tomé, encontra-se o Centro Unificado de Fronteira (CUF), estrutura responsável pela realização integrada dos procedimentos aduaneiros, migratórios e sanitários necessários ao fluxo internacional. O modelo adotado em São Borja e Santo Tomé constitui uma experiência singular de cooperação binacional. Os procedimentos metodológicos em relação aos objetivos são exploratórios e descritivos. Utiliza-se o método misto e o aplicado. E os procedimentos técnicos a pesquisa bibliográfica e a documental. E pesquisa de campo realizada no Centro Unificado (CUF) entre São Borja, Brasil, e Santo Tomé, Argentina. É muito instigante ler essa pesquisa dissertativa que discorre sobre o Centro Unificado de Fronteira aliado a Ponte Internacional da Integração. Ela faz parte de uma política pública. Na qual muitas trabalharam para que se concretizasse esse sonho. O Centro Unificado de Fronteira ajuda no desenvolvimento binacional por meio das cargas, da geração de empregos, da logística, educação, saúde e o transporte internacional.

Palavras-chave: CUF. Fronteira. Integração. Cidades Gêmeas. Binacional

RESUMEN

Esta investigación, titulada "La Importancia del Centro Unificado de Fronteras (CUF) en el Proceso de Integración Económica entre Brasil y Argentina: El Caso de las Ciudades Gemelas de São Borja y Santo Tomé", representa una tarea significativa y compleja. Su problema de investigación es: ¿Cómo contribuye el Centro Unificado de Fronteras (CUF) a la integración territorial y al desarrollo social de las ciudades gemelas de São Borja (BR) y Santo Tomé (AR), y al desarrollo económico binacional? Su objetivo general es analizar la contribución del Centro Unificado de Fronteras al proceso de integración territorial y al desarrollo socioeconómico de las ciudades gemelas de São Borja y Santo Tomé. Como objetivos específicos, buscamos contextualizar históricamente el proceso de integración entre los dos municipios; identificar a los principales actores institucionales involucrados en la gestión del CUF; caracterizar las actividades económicas y logísticas desarrolladas en el espacio del CUF; analizar las percepciones de los actores locales respecto a la contribución del CUF y la integración binacional; examinar las políticas públicas relacionadas con la integración fronteriza y evaluar los impactos socioeconómicos derivados del funcionamiento de esta estructura en la región estudiada. La integración fronteriza es uno de los principales desafíos de las políticas públicas contemporáneas, especialmente en regiones caracterizadas por intensas relaciones económicas, sociales y culturales entre países vecinos. El Centro Unificado de Fronteras (CUF) desempeña un papel estratégico en la gestión del flujo de personas, bienes y servicios, actuando como instrumento de coordinación institucional y cooperación internacional. La frontera entre São Borja (BR) y Santo Tomé (AR) presenta características únicas debido a la presencia del Puente de Integración Internacional y el CUF, estructuras que fortalecen las relaciones económicas y la integración territorial entre ambos países. Adyacente al Puente Internacional São Borja-Santo Tomé se encuentra el Centro Unificado de Fronteras (CUF), una estructura responsable de la ejecución integrada de los procedimientos aduaneros, migratorios y sanitarios necesarios para el tráfico internacional. El modelo adoptado en São Borja y Santo Tomé constituye una experiencia única de cooperación binacional. Los procedimientos metodológicos, en relación con los objetivos, son exploratorios y descriptivos. Se utiliza un método mixto y aplicado. Los procedimientos técnicos incluyen investigación bibliográfica y documental. Investigación de campo realizada em el Centro Unificado de Frontera (CUF) entre São Borja, Brasil, y Santo Tomé, Argentina. Resulta muy estimulante leer esta investigación doctoral que analiza el Centro Unificado de Fronteras (CUF) vinculado al Puente de Integración Internacional. Forma parte de una política pública en la que muchos trabajaron para hacer realidad este sueño. El Centro Unificado de Fronteras contribuye al desarrollo binacional a través del transporte de carga, la creación de empleo, la logística, la educación, la salud y el transporte internacional.

Palabras clave: CUF. Frontera. Integración. Ciudades gemelas. Binacional

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 01- Mapa da localização das cidades-gêmeas ao longo da faixa de fronteira.....18
Figura 02- Mapa das cidades gêmeas São Borja-Santo Tomé..... 29
Figura 03- Fases da construção da Ponte Internacional da Integração SB-ST.....30
Figura 04- Ponte Internacional da Integração que liga São Borja/BRA a Santo Tomé/AR.... 31
Figura 05- Ponta da Faixa do Cais do Porto Internacional de São Borja.....33
Figura 06- A chalana era utilizada para a pesca e transporte de mercadoria.....33
Figura 07- Placa do Cemitério Paraguaio.....34
Figura 08- Cemitério Paraguaio.....35
Figura 09- Travessia do rio Uruguai via balsa Brasil/Argentina.....36
Figura 10 - Travessia do rio via balsa na fronteira de São Borja-Santo Tomé.....38
Figura 11 - Trabalhadores na construção do Porto Alfandegário Internacional.....40
Figura 12- Acesso ao Porto Internacional de São Borja.....41
Figura 13- A revitalização do Caís do Porto Internacional de São Borja.....42
Figura 14- Caís do Porto: Palco de Apresentações Culturais.....42
Figura 15- Rio Uruguai lugar de pesca.....43
Figura 16- Publicado Edital do Leilão da Nova Concessão da Ponte Internacional SB/ST.....44
Figura 17- Localização Estratégica da Ponte São Borja-Santo Tomé.....45
Figura 18- Ciclo do Projeto.....49
Figura 19-Cidades Gêmeas na fronteira Brasil – Argentina.....69
Figura 20- Participação dos países sul-americanos no MERCOSUL.....72
Figura 21- Novo impulso na mobilização.....88
Figura 22- “Assunto ponte” 89
Figura 23- Viabilidade técnica estudada na Argentina.....89
Figura 24- Encontro de Ex-governadores e Apess.....90
Figura 25- Tratativas sobre a ponte.....90
Figura 26- Encontro de Ex-governadores e Apess.....91
Figura 27- Lançamento de licitação da Ponte.....91
Figura 28- Desenvolvimento de obras.....92
Figura 29- Continuação das obras em ritmo acelerado.....92
Figura 30- Realização da concretização da Ponte.....93
Figura 31- Inauguração Ponte São Borja-Santo Tomé.....93
Figura 32- Estrutura do CUF-Centro Unificado de Fronteira.....102
Figura 33- Scanner de cargas e Câmaras frias.....107
Figura 34- Área pavimentadas e iluminação em LED.....108
Figura 35- Fachada da Universidade Federal do Pampa – Unipampa- São Borja.....113
Figura 36- Vista área do Instituto Federal Farroupilha.....113
Figura 37- Fachada da Universidade Estadual do Rio Grande do Sul – UERGS- SB.....114
Figura 38- *Fundácion H. A. Barceló Faculdad de Medicina,* Santo Tomé/AR.....114
Figura 39- Nuvem de palavras a partir das entrevistas.....116
Figura 40- Nuvem de palavras a partir da palavra CUF.....116
Figura 41- Como que tu identificas a questão território de fronteira? MAXQDA.....117
Figura 42- Uma Interpretação geográfica do processo de desenvolvimento territorial.....118
Quadro 01- Interligação Terrestre entre os países do Mercosul.....46
Quadro 02- Fases do Ciclo de Políticas Públicas.....50
Quadro 03- Teoria da Fronteira segundo Brunet-Jailly.....61

Quadro 04- Regiões de fronteira (faixa de fronteira) na América do Sul.....63
Quadro 05- Vedações de Acordo com a Lei Nº 6.634/1979.....65
Quadro 06- Lista das cidades-gêmeas arroladas na Portaria n.125, de 21 mar.....67
Quadro 07- Cidades Gêmeas da Fronteira Oeste, países vizinhos e suas características.....68
Quadro 08- Noções de território agrupadas em três vertentes básicas.....79
Quadro 09- Agências de Inspeção para liberação de cargas e veículos instalados no CUF....100
Quadro 10- Estrutura do CUF- Centro Unificado de Fronteira.....102
Quadro 11- A infraestrutura do CUF.....103
Quadro 12- Estágios de Integração Regional.....103
Quadro 13- Censo estudantil de acordo com o Comite de Integração Fronteiriça.....112
Quadro 14- Polo Educacional Transfronteiriço.....126
Quadro 15- Impactos Econômicos no Processo de Integração Fronteira SB/ST.....127
Quadro 16- Volume Financeiro movimentado.....128
Quadro 17- Principais Análises.....128
Tabela 01 - Tarifas do Centro Unificado de Fronteira.....106
Tabela 02- Emissão de Certificado de Origem.....109
Tabela 03- Fluxo Comercial.....110
Tabela 04- Exportação.....129
Tabela 05- Intercâmbio comercial.....129

LISTA DE SIGLAS

ACI- Área de Controle Integrado

AL-AR Alvear-Argentina

APESS -Associação de Produtores e Empresários de São Borja e Santo Tomé

AR- Argentina

AR/BR Argentina e Brasil

BR- Brasil

CUF-Centro Unificado de Fronteira

CF- Constituição Federal

CCM- Comissão de Comércio do Mercosul

CMC- Conselho do Mercado do Sul

GMC- Mercado Comum do Sul

FF- Faixa de Fronteira

GMC- Grupo Mercado Comum

IBGE- Instituto Brasileiro de Geografia e Estatísticas

IT-BR Itaqui- Brasil

MERCOSUL- Mercado Comum do Sul

PC- Provincia de Corrientes

PII- Ponte Internacional da Integração

PP- Políticas Públicas

PPP- Parceria Público-Privada

PRT- Programa de Regionalização do Turismo

RS- Rio Grande do Sul

RS/BR Rio Grande do Sul/Brasil

SB/ST São Borja- Santo Tomé

SL-RI Santana do Livramento- Uruguai

ST-AR Santo Tomé- Argentina

UE- União Europeia

UR-PL- Uruguaiana- Argentina

PIB- Produto Interno Bruto

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO.....15
2 METODOLOGIA.....21
3 POLÍTICAS PÚBLICAS E DESENVOLVIMENTO REGIONAL.....26
3.1 O surgimento do bairro do Passo.....32
3.2 Localização Estratégica da Ponte São Borja-Santo Tomé.....44
3.3 A interligação terrestre entre os países do Mercosul.....46
3.4 O Ciclo da Política Pública e a sua relevância.....48
3.5 Acordos que contribuíram à construção da Ponte Internacional da Integração.....53
3.6 Políticas públicas que contribuem para o desenvolvimento binacional.....54
4 FRONTEIRA, TERRITÓRIO EINTEGRAÇÃO REGIONAL.....58
4.1 A relevância de discorrer sobre o Mercosul.....71
4.2 Estrutura e funcionamento.....75
4.3 Integração Fronteiriça e o Papel do Centro Unificado de Fronteira.....77
4.4 Cronologia Pró-Construção da Ponte Internacional.....82
4.5 Documentos comprobatórios pró-construção da Ponte Internacional.....88
5 O CENTRO UNIFICADO DE FRONTEIRA COMO INSTRUMENTO DE POLÍTICA PÚBLICA DE INTEGRAÇÃO TERRITORIAL.....94
5.1 A Nova Concessão da Ponte São Borja (BR) Santo Tomé (AR).....105
5.2 A Educação entre SB/ST.....111
5.3 Entrevista com o Diretor Comercial da empresa MERCOVIA S/A.....115
5.4 Aplicação do software MAXQDA.....116
5.5 Desenvolvimento territorial e econômico fronteiriço.....119
5.6 O papel da Ponte Internacional da Integração.....123
6 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....131
REFERÊNCIAS.....135
ANEXOS.....144

1 INTRODUÇÃO

Essa Dissertação traz como principal objeto de estudo o seguinte tema: A importância do Centro Unificado de Fronteira (CUF) no Processo de Integração Econômica Brasil e Argentina: Caso das Cidades Gêmeas São Borja-Santo Tomé. “O Centro Unificado de Fronteira representa um modelo de integração entre os países fronteiriços” (Della Flora, 2023, p. 159).

Consequentemente, as regiões de fronteira constituem espaços de intensa interação econômica, social, cultural e política, caracterizando-se por dinâmicas próprias que transcendem os limites territoriais dos Estados Nacionais. “A fronteira caracteriza-se por intensos câmbios culturais, sociais e econômicos (Pinto; Colveiro, 2015, p. 304).

Ou seja. nesses espaços fronteiriços, a integração entre as populações, as instituições e as atividades econômicas e culturais ocorrem de forma contínua. A autora Adriana Dorfman, 2013, p. 58 esclarece que: “A integração fronteiriça depende da cooperação institucional” (Dorfman, 2013, p. 58). Entretanto, exigem a análise e a avaliação de políticas públicas capazes de atender às especificidades locais e promover o desenvolvimento regional. Segundo a autora Celina Souza:

> A coordenação de políticas públicas é prevista na Constituição, no parágrafo único 23: Leis complementares fixarão normas para a cooperação entre a União e os Estados, o Distrito Federal e os Municípios, tendo em vista o equilíbrio do desenvolvimento e do bem-estar em âmbito nacional (Souza, 2018, p.44).

Por isso é relevante perceber que as políticas públicas sempre estão procurando resolver o problema público encontrado em determinadas instituições para ajudar aos cidadãos. Secchi (2010, p. 61) afirma que: “Nos estudos de políticas públicas, a dimensão espacial é traduzida como contexto institucional. As políticas públicas se desenvolvem em cenário político e o conjunto das instituições é esse cenário”.

Sabendo-se que há as políticas públicas em todas as regiões, nesse contexto, as cidades gêmeas assumem papel estratégico por representarem áreas de contato direto entre os países vizinhos, onde os processos de cooperação e integração se manifestam de maneira mais evidente.

Entre as cidades gêmeas destacam-se São Borja, localizada no Brasil (BR), Estado do Rio Grande do Sul (RS) e Santo Tomé, situada na Província de Corrientes (PC), na Argentina. Essas cidades mantêm relações históricas, econômicas e socioculturais que antecedem a construção da Ponte Internacional da Integração São Borja/BR e Santo Tomé/ AR, inaugurada em 1997. Ela representou um marco à região ao consolidar um importante corredor logístico

do Mercosul, ampliando a circulação de mercadorias, serviços e pessoas entre os dois países. Consiste em esclarecer nessa pesquisa que a ponte cruza o rio Uruguai para ligar o município brasileiro de São Borja (BR) à cidade de Santo Tomé, (AR).

Anexo a Ponte Internacional São Borja-Santo Tomé, encontra-se o Centro Unificado de Fronteira (CUF), estrutura responsável pela realização integrada dos procedimentos aduaneiros, migratórios e sanitários necessários ao fluxo internacional.

O modelo adotado em São Borja e Santo Tomé constitui uma experiência singular de cooperação binacional. Reunindo em um mesmo espaço físico, as instituições brasileiras e as argentinas responsáveis pelo controle e pela fiscalização das operações transfronteiriças.

Em relação a aproximação entre brasileiros e argentinos constata-se que: “O CUF é um local onde brasileiros e argentinos [...] se unem com os mesmos objetivos” (Della Flora, 2023, p. 159). A relevância do Centro Unificado de Fronteira ultrapassa sua função operacional. Como instrumento de gestão pública compartilhada. O CUF desempenha papel fundamental na articulação das relações econômicas e institucionais entre BR e AR contribuindo para a redução de barreiras administrativas, para o fortalecimento das atividades logísticas e para a ampliação dos processos de integração territorial. “[...] todos os controles fronteiriços [...] são feitos num só local” (Della Flora, 2023, p. 163).

É observável e apropriado justificar-se a importância do CUF já que pode ajudar no desenvolvimento das cidades gêmeas São Borja-BR e Santo Tomé- AR bem como: “Os países caminham na mesma direção, qual seja, desenvolvimento econômico, social e cultural” ((Della Flora, 2023, p. 159).

Dessa forma, sua atuação pode ser compreendida como parte de um conjunto de políticas públicas voltadas à promoção do desenvolvimento regional, da cooperação internacional e integração social. “O Centro Unificado de Fronteira [...] permite a integração dos órgãos e serviços públicos” (Della Flora, 2023, p. 159). Apesar da importância estratégica da fronteira São Borja-Santo Tomé (SB-ST) para o Mercosul e para o comércio internacional, observa-se que grande parte dos estudos existentes se concentram nos aspectos históricos, geográficos e econômicos da região.

É perceptível que ainda há uma reduzida produção acadêmica voltada à análise do papel desempenhado pelo CUF sob a perspectiva das políticas públicas e da integração territorial.

Tal lacuna carece da necessidade de aprofundar a compreensão sobre os impactos produzidos por essa estrutura na dinâmica regional. Visto que, destaca um papel diferenciado na integração fronteiriça, porque reúne os controles dos dois países em uma estrutura integrada.

A autora Karla expressa a importância do CUF para São Borja e Santo Tomé argumentando que a sua implantação modificou a dinâmica econômica e social das duas cidades. Antes o comércio era feito por chalanas e balsas, no caís do porto do rio Uruguai. “A construção da ponte a instalação do CUF [...] passaram a ter uma nova dinâmica social e econômica. [...] O Centro Unificado de Fronteira destaca-se por manter a única ACI [...] totalmente integrada” (Della Flora, 2023, p. 163).

Nesse sentido, a integração fronteiriça constitui um dos principais desafios das políticas públicas contemporâneas, especificamente em regiões caracterizadas por intensas relações econômicas, sociais e culturais entre países vizinhos. Conforme o autor Secchi (2023, p. 2): “Uma política pública é uma diretriz elaborada para enfrentar um problema público”.

O Centro Unificado de Fronteira desempenha um papel estratégico na gestão dos fluxos de pessoas, de mercadorias e de serviços, atuando como instrumentos de articulação institucional, integração e cooperação internacional. “A cooperação transfronteiriça entre as cidades gêmeas caminha em direção à integração” (Mendes; Ceolin; Colvero, 2019, p. 81).

Conceitua-se fronteira como: “[...] uma região porosa e seletiva, que se caracteriza por uma identidade fronteiriça” (Pinto, Colvero, 2015, p. 303) A fronteira entre São Borja (BR) e Santo Tomé (AR) apresenta características singulares em razão da presença da Ponte Internacional da Integração e do CUF. São observáveis as estruturas que potencializam as relações econômicas, sociais, culturais e a integração territorial binacional. Os autores argumentam: “Uma relação marcada por processos de câmbios culturais, sociais e econômicos” (Pinto; Colvero, 2015, p. 303).

Entretanto, ainda são limitados os estudos que analisam os impactos dessas estruturas sob a perspectiva das políticas públicas e do desenvolvimento territorial com enfoque no CUF, nas cidades gêmeas São Borja-Santo Tomé. “As cidades gêmeas constituem espaços privilegiados de interação fronteiriça” (Mendes; Ceolin; Colvero, 2019, p.145).

A seguir será registrado um mapa no qual aparecerá a localização das cidades gêmeas ao longo da faixa de fronteira. É uma ilustração a fim de visualizar onde localiza-se geograficamente as cidades coirmãs nas quais está localizado o CUF.

Essa fronteira entre São Borja e Santo Tomé tem como elemento de conexão a Ponte Internacional da Integração. Sendo que as cidades se encontram em áreas fronteiriças contíguas. O CUF compõe um relevante espaço de integração e circulação entre os dois países Brasil e Argentina.

FIGURA 01: Mapa da localização das cidades-gêmeas ao longo da faixa de fronteira



Fonte: Desenvolvimento da Faixa de Fronteira - PDFF SPR Secretaria de Programas Regionais, 2009.

Diante desse contexto fronteiriço a pesquisa busca responder a seguinte questão problemática: De que forma o Centro Unificado de Fronteira (CUF) contribui para a integração territorial e para o desenvolvimento social das cidades gêmeas São Borja (BR)-Santo Tomé (AR) e para o desenvolvimento econômico binacional? O autor Secchi (2023, p. 56) declara que: “Um problema é a discrepância entre o status quo e uma situação ideal possível”.

Constata-se que o CUF constitui um importante instrumento de política pública para a integração regional. “Importância do Centro Unificado de Fronteira São Borja/Santo Tomé” (Della Flora, 2023, p. 158). No artigo da autora ela descreve que é muito relevante o CUF principalmente para a integração entre os dois países, a segurança e o desenvolvimento econômico e social da região fronteiriça. “A construção da ponte e da instalação do CUF [...] passaram a ter uma nova dinâmica social e econômica” (Della Flora, 2023, p. 177). Por isso é possível perceber que o CUF colabora para o fortalecimento das relações binacionais, para a dinamização das atividades econômicas e para a ampliação das capacidades institucionais voltadas ao desenvolvimento da região de fronteira.

Esse objeto de estudo tem como objetivo geral analisar a contribuição do Centro Unificado de Fronteira para o processo de integração territorial e para o desenvolvimento socioeconômico das cidades gêmeas São Borja e Santo Tomé.

Como objetivos específicos busca-se contextualizar historicamente o processo de integração entre os dois municípios; identificar os principais atores institucionais envolvidos na gestão do CUF; caracterizar as atividades econômicas e logísticas desenvolvidas no espaço do CUF; analisar as percepções dos atores locais acerca da contribuição do CUF e a integração binacional; examinar as políticas públicas relacionadas à integração fronteiriça e avaliar os reflexos socioeconômicos decorrentes da atuação dessa estrutura na região estudada.

Justifica-se que as regiões de fronteira constituem espaços complexos marcados por intensas relações econômicas, sociais, culturais e institucionais entre diferentes países. Em razão dessas especificidades, demandam políticas públicas capazes de promover a cooperação internacional, o desenvolvimento regional e a integração territorial.

No contexto da fronteira entre Brasil e Argentina, destacam-se as cidades gêmeas de São Borja e Santo Tomé, conectadas pela Ponte Internacional da Integração e pelo CUF, considerado um dos mais importantes complexos aduaneiros da América do Sul. Sua localização estratégica favorece a circulação de mercadorias e pessoas, consolidando a região como um importante corredor logístico do Mercosul.

Sob a perspectiva acadêmica, observa-se que grande parte dos estudos sobre fronteiras concentram-se em aspectos históricos, geográficos ou econômicos, havendo menor produção

científica voltada à análise das políticas públicas responsáveis pela organização e funcionamento dos mecanismos de integração fronteiriça. Dessa forma, a presente pesquisa busca contribuir à ampliação do conhecimento sobre o papel desempenhado pelo CUF como instrumento de integração territorial, internacional e desenvolvimento regional.

Averígua-se que do ponto de vista social e institucional, a investigação poderá fornecer subsídios para gestores públicos, órgãos governamentais e entidades ligadas à integração fronteiriça. Com o propósito de fornecer o aprimoramento das políticas públicas voltadas ao fortalecimento das relações binacionais e à promoção do desenvolvimento sustentável das regiões de fronteiras. Acredita-se que o indivíduo necessita compreender um dos conceitos de fronteiras: "As fronteiras são lugares de práticas, trocas e conflitos vitais para o social, o conhecimento do outro, o reforço da identidade propicio para difusão cultural" (Pinto; Colvero, 2015, p. 311). Observa-se a relevância da pesquisa pela necessidade de compreender como as estruturas institucionais compartilhadas entre os diferentes países podem influenciar os processos de cooperações internacionais, integração regional e desenvolvimento territorial, especialmente em áreas consideradas estratégicas fronteiriças para o Mercosul.

Portanto, a Dissertação está organizada em seis capítulos. O primeiro apresenta a Introdução, contemplando a contextualização do tema, o problema de pesquisa, o objetivo geral e os objetivos específicos. O segundo capítulo discute sobre os procedimentos metodológicos. O terceiro dialoga sobre Políticas Públicas e Desenvolvimento Regional. Apresenta como subcapítulos os seguintes temas: O surgimento do bairro do Passo; Localização Estratégica da Ponte São Borja-Santo Tomé; A interligação terrestre entre os países do Mercosul; O Ciclo da Política Pública, a sua relevância e Acordos que contribuíram à construção da Ponte Internacional da Integração e Políticas Públicas que contribuem para o desenvolvimento binacional. No quarto capítulo trata sobre: Fronteira, Território e Integração Regional. E os subcapítulos: A relevância de discorrer sobre o Mercosul; Estrutura e Funcionamento; Integração Fronteiriça e o Papel do Centro Unificado de Fronteira; Cronologia Pró-construção da Ponte Internacional e Documentos comprobatórios pró-construção da Ponte Internacional. No seguinte versa sobre O Centro Unificado de Fronteira como Instrumento de Política Pública de Integração Territorial. Tendo os seguintes subcapítulos: A Nova Concessão da Ponte São Borja (BR)- Santo Tomé (AR); A Educação entre SB/ST; Entrevista com o Diretor Comercial da empresa MERCOVIA S/A; Aplicação do software MAXQDA; Desenvolvimento territorial e econômico fronteiriço e o Papel da Ponte Internacional da Integração. Finaliza-se com as Considerações Finais, Referências e Anexos.

2 METODOLOGIA

Metodologicamente, a pesquisa dissertativa caracteriza-se como um estudo de abordagem qualitativa e quantitativa. Isto é, será desenvolvida a pesquisa de cunho qualitativa, visto que:" [...] a abordagem de cunho qualitativo trabalha os dados buscando seu significado, tendo como base a percepção do fenômeno dentro do seu contexto [...]" (Oliveira, 2011, p. 24). A pesquisa qualitativa é indispensável para o enriquecimento desta. Salienta Goldenberg em relação a importância da aplicação da abordagem qualitativa que:

> Os pesquisadores que utilizam os métodos qualitativos buscam explicar o porquê das coisas, exprimindo o que convém ser feito, mas não quantificam os valores e as trocas simbólicas nem se submetem à prova de fatos, pois os dados analisados se valem de diferentes abordagens (Goldenberg, 1997, p. 31).

No entanto, nesta pesquisa também é abordada a quantitativa. Para esclarecer melhor essa pesquisa quantitativa, uma inferência bem adequada é de Prodanov e Freitas. Cuja a obra trata especificamente da abordagem quantitativa no qual os autores argumentam que: "A abordagem quantitativa considera que tudo pode ser quantitável, sendo possível traduzir em números, opiniões e informações para classificá-las e analisá-las" (Prodanov; Freitas, 2013, p. 69". No decorrer da Dissertação serão relatadas as opiniões dos entrevistados e especificados os dados e as informações sobre esse objeto de estudo obtidas.

Há entre outros, um outro autor muito conhecido na metodologia científica que é Roberto Jarry Richardson que declara o seguinte: "O método quantitativo caracteriza-se pelo emprego da quantificação, tanto nas modalidades de coleta de informações, quanto no tratamento delas por meio de estatísticas" (Richardson, 1999, p.70).

Ela é relevante para este estudo porque nele serão apresentados dados em números, percentuais, tabelas ou gráficos sobre a integração fronteiriça e o CUF São Borja-Santo Tomé. A autora Sylvia explana que: "os dados quantitativos tornam a forma de valores numéricos que representam o número total de observações ou frequências para as variáveis que estão sendo estudadas" (Roesch, 2006, p.64). O autor Gil (1999, p. 35) já descreve em sua obra que: "Na pesquisa quantitativa, as informações são de natureza numérica. O pesquisador busca classificar, ordenar ou medir as variáveis. Os dados quantitativos serão tratados por meio de estatística descritiva, permitindo caracterizar aspectos econômicos, logísticos e institucionais relacionados ao processo de integração fronteiriça.

No entanto, na metologia, há a aplicação de natureza aplicada. E objetivos exploratórios descritivos. Quanto a natureza da pesquisa aplicada segundo os autores explica que: “Objetiva gerar conhecimentos para aplicação prática dirigidos à solução de problemas específicos” (Prodanov; Freitas, 2013, p. 51). Nessa Dissertação pretende-se produzir os conhecimentos sobre a realidade concreta que é esclarecer a relevância do CUF para que haja uma melhor integração entre os municípios de São Borja e Santo Tomé.

Entende-se que quanto aos objetivos a pesquisa pode ser exploratória e pesquisa descritiva. Primeiramente, “a pesquisa exploratória tem como finalidade proporcionar mais informações sobre o assunto que vamos investigar, possibilitando sua definição e seu delineamento” (Prodanov; Freitas, 2013, p. 51). Ou seja, ela no decorrer desta pesquisa irá evidenciar como que as políticas públicas e o privado constituíram o Centro Unificado de Fronteiras. Sua relevância e a necessidade de ampliar os conhecimentos aprofundados sobre o CUF. E qual é a sua importância no processo de integração fronteiriça e no desenvolvimento binacional. No qual serão entrevistados os principais atores institucionais envolvidos na gestão e operacionalização do Centro Unificado de Fronteiras.

De tal modo, em relação à pesquisa exploratória Gil (2008, p. 27): “tem como finalidade desenvolver, esclarecer e modificar conceitos e ideias, tendo em vista a formulação de problemas mais precisos ou hipóteses pesquisáveis para estudos posteriores”. Por exemplo, nesse trabalho acadêmico apresenta um problema: De que forma o Centro Unificado de Fronteira (CUF) contribui à integração territorial e para o desenvolvimento social das cidades gêmeas São Borja (BR)-Santo Tomé (AR) e para o desenvolvimento econômico binacional? Por meio dessa pesquisa exploratória pretende-se solucionar ou mitigar o problema.

Em segundo lugar em relação aos objetivos, a pesquisa descritiva fará o papel de descrever sem realizar nenhuma interferência nos dados coletados. “A pesquisa descritiva é aquela em que o pesquisador apenas anota e descreve os fatos observados sem interferir neles” (Prodanov; Freitas, 2013, p. 51). Isto é, irá delinear e apresentar descrevendo as características, as funções, a importância do papel central do CUF; os atores envolvidos e entrevistados do CUF; analisar as suas percepções de atores locais acerca da contribuição do Centro Unificado de Fronteira e avaliar o instrumento de política pública de integração territorial etc.

Dessa maneira quanto à natureza da pesquisa caracterizam-se como aplicada. Porque ela busca produzir os conhecimentos voltados à aplicação prática. Quanto aos objetivos buscam ampliar o conhecimento sobre o objeto de estudo dissertativo. Além disso, pretendem ampliar o conhecimento investigado e descrever as suas características, sem interferência do pesquisador.

Do mesmo modo esta pesquisa caracteriza-se como um estudo de natureza aplicada, com abordagem qualitativa e quantitativa, configurando-se como uma pesquisa de método misto. “A pesquisa de métodos misto é aquela em que o investigador coleta e analisa dados ou achados e extrai inferências usando abordagens ou métodos quantitativos e qualitativos em um único estudo” (Creswell, 2010, p. 27).

Em relação à inferência do método misto é importante já que nessa Dissertação trabalha-se com os dados quantitativos, isto é, números, estatísticas, entrevistas e ao mesmo tempo utiliza-se da dimensão qualitativa para interpretar as percepções, as figuras, as experiências e a relevância do CUF à integração fronteiriça. “Uma pesquisa mista é uma abordagem da investigação que combina ou associa as formas de pesquisa quantitativa e qualitativa”. O autor Gil (2017, p.147) elenca o seguinte: “A rigor, pesquisas de métodos mistos [...] reproduzidas em uma Dissertação”. Quanto aos objetivos, apresenta caráter exploratório e descritivo anteriormente descritos.

Os procedimentos metodológicos técnicos envolvem a pesquisa bibliográfica, a documental e a de campo. “A pesquisa bibliográfica é desenvolvida com base em material já elaborado, constituído principalmente de livros e artigos científicos” (Gil, 2002, p. 44). Será realizada a partir da análise de livros, artigos científicos, dissertações, teses e documentos institucionais relacionados às políticas públicas, integração regional, desenvolvimento territorial, Mercosul, estudos de fronteira e sobre o Centro Unificado de Fronteira. Visto que, segundo o autor “A pesquisa é desenvolvida a partir de material já elaborado, constituído principalmente de livros e artigos científicos (Gil, 2017, p. 29).

No entendimento de Gil (2010, p. 23): “[....] a pesquisa documental diz respeito aos mais variados documentos [...]”. Ela contemplará a análise de legislações, acordos internacionais, relatórios governamentais, dados estatísticos, legislações e normativas relacionadas ao funcionamento do Centro Unificado de Fronteira. “A pesquisa documental vale-se de materiais que não receberam ainda um tratamento analítico” (Gil, 2017, p.51).

Constata-se que a inferência anterior se encaixa muito nessa pesquisa dissertativa porque trabalha-se com documentos oficiais e institucionais relacionados a fronteira e ao CUF São Borja-Santo Tomé. E obras sobre as políticas públicas; artigos sobre a integração fronteiriça e CUF. Além da análise da Revista da Ponte, artigos publicados na Folha de São Borja e avaliação de documentos oficiais relacionados ao objeto investigado.

“A pesquisa de campo caracteriza-se pela coleta de dados diretamente no local em que os fenômenos estudados ocorrem, permitindo ao pesquisador obter informações junto aos sujeitos envolvidos na realidade investigada” (Gil, 2017, p. 71). De tal modo será realizada por

meio de entrevistas semiestruturadas com atores estratégicos vinculados ao objeto de estudo, incluindo representantes de órgãos públicos, operadores logísticos, gestores institucionais, representantes empresariais e demais agentes envolvidos na dinâmica do Centro Unificado de Fronteira.

O autor Fonseca conceitua pesquisa de campo da seguinte maneira:" [...] caracteriza-se pelas investigações em que, além da pesquisa bibliográfica ou documental, se realiza coleta de dados junto as pessoas, com o recurso de diferentes tipos de pesquisa ex-post-facto, pesquisa participante etc. [...]" (Fonseca, 2002, p. 33).

Por fim utilizar-se-á a análise de conteúdo para "Propor inferências e adiantar interpretações a propósito dos objetivos previstos" (Bardin, 2026, p. 138). É perceptível que nessa pesquisa surge a necessidade de reunir as respostas das entrevistas e dos documentos examinados.

Bardin (2016, p. 48), a análise de conteúdo pode ser compreendida como: "Um conjunto de técnicas de análise das comunicações visando obter, por procedimentos sistemáticos e objetivos de descrição do conteúdo das mensagens, indicadores "[..] que permitam a inferência de conhecimentos relativos às condições de produção/recepção dessas mensagens".

Essa análise de conteúdo será utilizada para organizar os conteúdos por categorias ou temas. E depois interpretar o que essas informações revelam sobre o objeto de estudo. Por exemplo, nessa pesquisa sobre o CUF São Borja-Santo Tomé vai discorrer nas entrevistas categorias tais como: integração fronteiriça; desenvolvimento econômico; circulação de pessoas e mercadorias, relevância do CUF; infraestrutura e dificuldades na fronteira.

Utilizando-se o software MAXQDA como ferramenta de apoio à organização e categorização das informações obtidas. O MAXQDA é uma ferramenta de apoio à análise qualitativa. Porém vai ser usado como um método de análise de conteúdo de Bardin. Esse software irá auxiliar na organização, na codificação, categorização e recuperação dos dados. Isto é, a documentação desse software destaca que a codificação é uma das funções centrais e os códigos servem para sistematizar, classificar e interpretar o material. "O MAXQDA pode ajudar a organizar e sistematizar os dados" (*Verbi Sofware*, 2024, p. 4).

Logo, como recurso de apoio da pesquisa dos dados, será empregado o software MAXQDA. É proposto à organização, a codificação e a categorização das informações obtidas. O programa vai possibilitar a sistematização dos dados. E facilitar à recuperação dos segmentos classificados, contribuindo para o processo de análise de conteúdo. O MAXQDA é apenas uma ferramenta tecnológica para auxiliar essa. "Como ferramenta de apoio à análise, utilizou-se o software MAXQDA para organização e codificação e categorização das informações obtidas,

contribuindo para a sistematização dos dados (*Verbi*, S*oftware*, 2024, p. 4) Por meio desse realiza-se a nuvem de palavras e o resumo da seguinte questão: “Como que tu identificas esta questão do território de fronteira? Posteriormente, será apresentado na pesquisa dissertativa as respostas dos entrevistados.

Os dados qualitativos serão analisados posteriormente, por meio da técnica de Análise de Conteúdo, conforme proposta por Laurence Bardin. Análise das comunicações, que visa: “obter, por procedimentos sistemáticos e objetivos de descrição do conteúdo das mensagens, indicadores (quantitativos ou não) que permitem as inferências de conhecimentos relativos de condições de produção (variáveis inferidas) destas mensagens” (Bardin, 2016, p. 41).

Em relação aos critérios de seleção de Entrevista foram escolhidos dois atores o Diretor Comercial da Mercovia e o Diretor Geral. A fim de obter esclarecimentos sobre o objeto de estudo: Que peculiaridades ou características da região de fronteira têm em relação as demais regiões? Que tu percebes? Na tua perspectiva como morador de fronteira como que tu identificas essa questão do território de fronteira? E a questão da educação como é que tu percebes essa questão também?

3 POLÍTICAS PÚBLICAS E DESENVOLVIMENTO REGIONAL

As políticas públicas constituem instrumentos fundamentais de intervenção do Estado na sociedade, sendo responsáveis pela formulação de ações, programas e estratégias destinadas ao enfrentamento de problemas coletivos. Na obra de Secchi (2023, p. 2) encontra-se uma definição que diz: "Uma política pública é uma diretriz elaborada para enfrentar um problema público". Sendo que, a sua elaboração envolve processos complexos de tomada de decisão, implementação e avaliação, mobilizando diferentes atores sociais e institucionais.

> As políticas públicas podem ser compreendidas como diretrizes elaboradas para enfrentar problemas públicos, buscando produzir resultados capazes de promover melhorias nas condições de vida da população. Nesse sentido, não se restringem à atuação governamental, mas envolvem também a participação de organizações da sociedade civil, organismos internacionais e agentes privados (Secchi, 2013, p. 2).

A compreensão das políticas públicas exige a análise de seu ciclo, composto pelas etapas de identificação do problema, formulação da agenda, elaboração de alternativas, tomada de decisão, implementação e avaliação. Embora esse modelo seja frequentemente apresentado de forma linear, diversos autores ressaltam que, na prática, as etapas ocorrem de maneira dinâmica e interdependente, sofrendo influência de fatores políticos, econômicos e institucionais.

No contexto das regiões de fronteira, as políticas públicas assumem importância estratégica, uma vez que essas áreas apresentam desafios específicos relacionados à circulação de pessoas, mercadorias, serviços e informações. A atuação estatal nesses territórios demanda mecanismos de coordenação institucional capazes de conciliar interesses nacionais e internacionais, promovendo simultaneamente segurança, integração e desenvolvimento regional.

"A abordagem multicêntrica considera organizações privadas, organizações não governamentais, organismos multilaterais e redes de políticas públicas juntamente com os atores estatais, como protagonistas no estabelecimento das políticas públicas" (Secchi, 2013, p. 3). Nesse entendimento compreende-se que pode existir a participação de diferentes atores no processo de políticas públicas.

O objeto de estudo promove no campo da política pública, o Centro Unificado de Fronteira (CUF), como importante, pertinente e atual para o campo das políticas públicas, por tratar-se de uma realidade estratégica para o desenvolvimento regional, à integração internacional e para o fortalecimento das relações entre Brasil e Argentina. Sabe-se que a Área de Controle Integrado São Borja-Santo Tomé é ímpar. "O Centro Unificado de Fronteira [...] é

um empreendimento público-privado sólido e de sucesso no comércio exterior" (Della Flora, 2023, p. 158).

Para Becker (1988), as fronteiras contemporâneas deixaram de ser vistas apenas como áreas periféricas de controle territorial para se transformarem em espaços de articulação econômica e integração regional." A fronteira não pode ser mais pensada como franjas no mapa" (Becker, 1988, p. 62).

Nessa perspectiva, as políticas públicas voltadas às regiões fronteiriças devem ser compreendidas como instrumentos capazes de fortalecer a cooperação entre as diferentes escalas de governo, entre atores políticos e entre os países vizinhos.

O CUF é um equipamento público de grande relevância à logística, porque ultrapassa a sua função operacional e passa a constituir um instrumento de integração social, econômica e institucional binacional. O qual envolve vários atores, organizações e grupos.

> Há um entendimento de que os indivíduos, grupos e organizações que influenciam o processo político não têm comportamentos ou interesses estáticos, mas sim dinâmicos de acordo com os papeis que interpretam. Os atores interagem, alocam recursos, constroem coligações, resolvem conflitos em um cenário político (Secchi, 2020, p. 139).

Dessa forma, o estudo do CUF insere-se no campo das políticas públicas ao analisar uma estrutura institucional criada para organizar e facilitar processos de integração internacional, contribuindo para o desenvolvimento econômico e social das cidades fronteiriças. "O analista de políticas públicas também é um ator político, deve ser capaz de identificar os atores no processo de políticas públicas, bem como os padrões de relacionamentos entre os atores (Secchi, 2020, p. 140).

O tema proposto nesta pesquisa destaca: A importância do Centro Unificado de Fronteira (CUF) no Processo de Integração Econômica Brasil e Argentina: Caso das Cidades Gêmeas São Borja-Santo Tomé. "[...] todos os controles aduaneiros, migratórios, sanitários e fitossanitários, zoossanitários e de transporte são feitos só num lugar, oferecendo rapidez e eficiência nos serviços prestados" (Della Flora, 2023, p. 141).

O CUF influencia diretamente a dinâmica econômica da região, favorecendo o fluxo comercial, reduzindo os entraves burocráticos e fortalecendo a cooperação entre as instituições brasileiras e argentinas. Verifica-se que o CUF ocupa posição de destaque nas transações comerciais internacionais.

É o local de saída de 20% das mercadorias destinadas à Argentina. E a entrada de 25% das importações daquele país. Nesse estudo dissertativo pretende-se evidenciar o papel

estratégico desempenhado por São Borja-Santo Tomé nos corredores logísticos do Mercosul, oferecendo elementos importantes à formulação e aperfeiçoamento de políticas públicas voltadas às regiões fronteiriças. A autora Karla argumenta que: A ACI São Borja/Santo Tomé [...] é referência no MERCOSUL, como exemplo de boa prática para o comércio internacional" (Della Flora, 2023, p. 136).

O Centro Unificado de Fronteira São Borja-Santo Tomé constitui importante ligação terrestre entre o Brasil e os países sul-americanos, especialmente a Argentina, o Chile e o Peru. "O CUF São Borja-Santo Tomé destaca-se no MERCOSUL pela integração dos controles fronteiriços e pela facilitação do comércio internacional" (Della Flora, 2023, p. 136).

Por meio desse corredor, circulam mercadorias destinadas aos mercados desses países, fortalecendo o comércio internacional, a importância econômica, a logística e a integração regional entre os dois países Brasil e Argentina. Retamoso pontua que: "A ponte Internacional da Integração transformou significativamente estas dinâmicas, trazendo uma nova lógica logística imposta e econômica" (Retamoso, 2021, p. 156).

A Ponte Internacional da Integração de São Borja é um dos principais atores responsáveis pelo desenvolvimento e crescimento econômico das cidades fronteiriças. O autor Retamoso esclarece que ela: "Constitui elemento que reorganiza as dinâmicas da fronteira, estabelecendo uma nova lógica de circulação e passagem entre São Borja e Santo Tomé (Retamoso, 2021, p. 157).

Segundo Pinto, Colvero e Retamoso (2021, p. 11), "[...] a Ponte de Integração constitui um importante elemento da articulação territorial entre São Borja e Santo Tomé, contribuindo para novas formas de integração e governança na região fronteiriça."

A condição de cidades gêmeas favorece mecanismos de cooperação entre as pessoas dos países vizinhos. Os autores Mendes, Ceolin e Colvero argumentam que (2019, p. 91): " a cooperação transfronteiriça entre São Borja e Santo Tomé, enquanto cidades gêmeas caminham em direção a integração tendo como perspectivas o desenvolvimento regional".

Para o autor Pinto (2020) a localização estratégica de São Borja e Santo Tomé e sua condição de cidades gêmeas possuem importância geopolítica para a América do Sul, além de destacá-las como espaços de articulação de recursos territoriais e de integração regional. Ou seja, favorecem a articulação de relações políticas, institucionais, sociais, econômicas e culturais. Articulando os recursos territoriais entre atores fronteiriços e binacionais.

Consequentemente, as cidades gêmeas São Borja- BR e Santo Tomé- AR são importantes. Graças a elas há uma melhor integração regional, territorial, econômica, cultural e

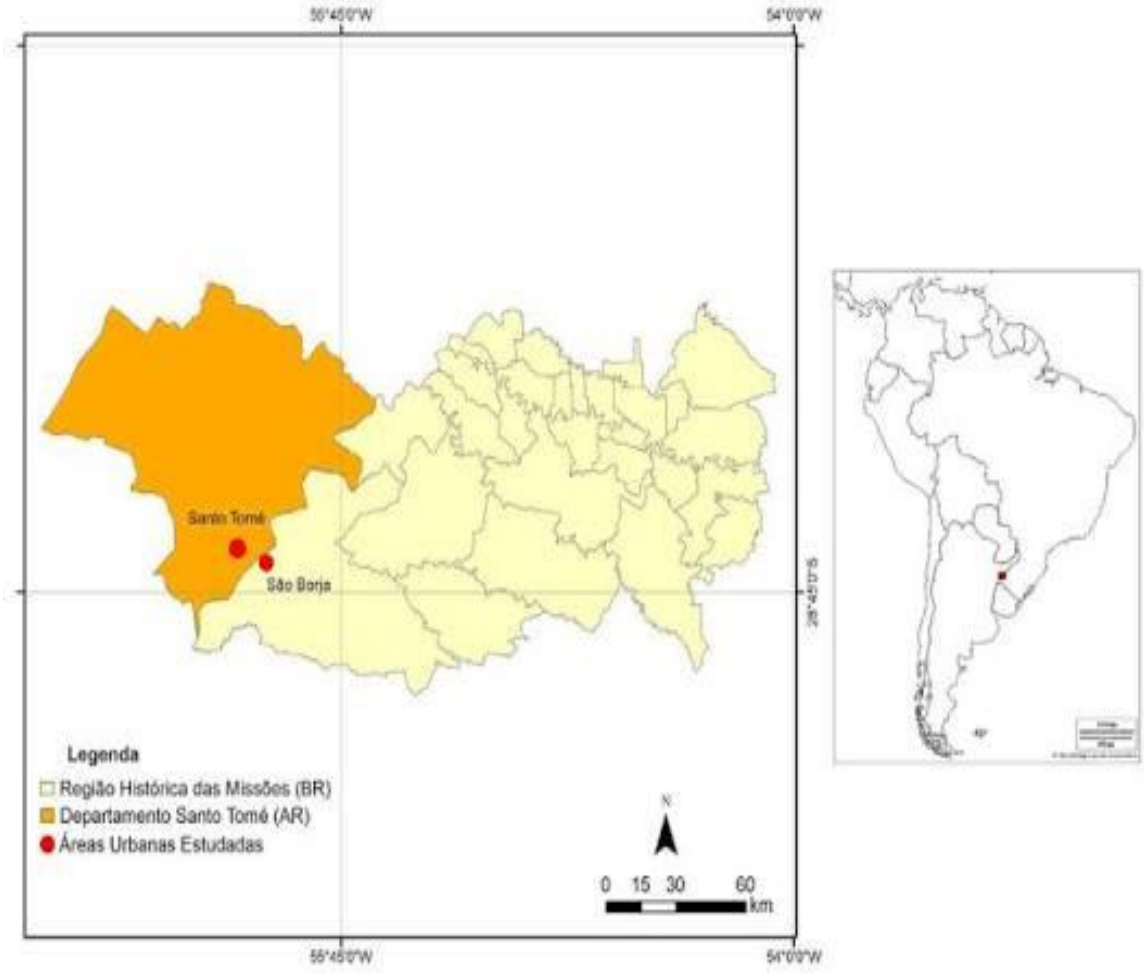
social. Para tal efetivação é necessário que haja a cooperação entre elas a fim de conseguirem um desenvolvimento binacional.

> A condição de cidades gêmeas de São Borja e Santo Tomé favorece a construção de mecanismos de cooperação e integração fronteiriça envolvendo diferentes atores e instituições dos dois municípios. Essa articulação contribui para o fortalecimento das relações econômicas, sociais e institucionais e para a promoção do desenvolvimento regional (Mendes; Ceolin; Colvero, 2019, p. 91).

A Portaria n. 125, de 21/03/2014, do Ministério da Integração Nacional (atual Ministério da Integração e do Desenvolvimento Regional) traz a definição de cidades gêmeas:

> Art. 1º- Serão considerados cidades gêmeas os municípios cortados pela linha de fronteira, seja essa seca ou fluvial, articulada ou não por obra de infraestrutura, que apresentem grande potencial de integração econômica e cultural, podendo ou não apresentar uma conturbação com uma localidade do país vizinho, assim como manifestações condensadas dos problemas característicos da fronteira, que aí adquirem maior densidade, com efeitos diretos sobre o desenvolvimento regional e a cidadania (Brasil, 2014, p.1).

FIGURA 02: Mapa das cidades gêmeas São Borja-Santo Tomé



Fonte: Nola Gamalho, 2015.

A Ponte Internacional da Integração São Borja - Santo Tomé tem uma localização estratégica e representa um papel muito importante na integração, no Continente e com outros importantes centros do nosso planeta, possibilitando uma interligação terrestre entre o Oceano Atlântico e Pacífico na América do Sul.

FIGURA 03 - Fases da construção da Ponte Internacional da Integração SB-ST



Fonte: Mercovia S.A

Até chegar nas fases de construção da Ponte Internacional da Integração sugere-se relatar um breve histórico dessas fases no decorrer do desenvolvimento da pesquisa dissertativa. Visto que, ao visualizar as documentações e legislações encontra-se uma sequência na pesquisa documental tais como: antecedentes e reinvindicações; acordo bilateral de 1989; criação da Comissão Mista; concessão/licitação; início da construção em 1996 e inauguração em 1997.

O primeiro marco é o Acordo entre Brasil e Argentina para a construção da ponte, celebrado em 22 de agosto de 1989. Nesse documento fica determinado que os dois países deveriam iniciar os estudos referentes à construção e exploração de uma ponte sobre o rio Uruguai, ligando São Borja e Santo Tomé.

FIGURA 04- Ponte Internacional da Integração que liga São Borja/BR e Santo Tomé/AR



Fonte: Pinto e Silva (2014)

Unindo os portos de Rio Grande, no Brasil. E Antofogasta e Iquique, no Chile. Projetando uma nova rota estratégica para o intercâmbio comercial do sul brasileiro com o oriente e o oeste norte-americano.

E no norte argentino. Paraguai e Bolívia, com a África e a Europa. O Decreto Legislativo n. 212, de 1991, aprovado pelo Congresso Nacional diz que:

> Aprova o texto do protocolo adicional ao acordo para a Construção de uma Ponte sobre o Rio Uruguai, entre as cidades de São Borja e Santo Tomé, celebrado entre o governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Argentina, em Buenos Aires, em 6 de julho de 1990 (Brasil, 1991).

A luta incessante para a realização da travessia entre as duas cidades fronteiriças, deu início no ano de 1972, onde a vontade e o sonho de ter uma Ponte Internacional era manifestada por décadas. Sendo transformado em movimento, efetivamente instituído por iniciativa da organização da sociedade civil da comunidade de São Borja e Santo Tomé.

"Os discursos de exaltação há ponte da integração foram marcados por simbolismos e objetivos de desenvolvimento econômico e integração sul-americana" (Pinto; Colveiro, 2017, p. 11).

Por meio deste movimento, foi formada uma comissão por brasileiros e argentinos de São Borja e Santo Tomé, para ir ao encontro do Presidente argentino, Alejandro Lanusse, em uma visita a Paso de Los Libres/AR. E o mesmo pedido foi feito ao Presidente brasileiro, Emílio Médici. Foi entregue aos mandatários um documento reivindicatório, o memorial Ponte Internacional São Borja-Santo Tomé, conforme o encarte do jornal Folha de São Borja (1997).

3.1 O Surgimento do Bairro do Passo

Atualmente abriga o conhecido Cais do Porto. Após a fundação do município de São Borja, surge o bairro do Passo. Sendo o bairro mais antigo de São Borja, formado primeiramente, por inúmeros ranchos e casebres. Firmando uma relação amigável de fronteira com a cidade vizinha de Santo Tomé - Argentina.

São Borja destaca-se por ser a primeira das Reduções Jesuíticas, fundada em 1682, pelos padres jesuítas. E pelo grande potencial da cultura do arroz, do trigo, da soja e da criação de gado.

A história conta que São Borja foi o local por onde os colonizadores passaram para chegar ao território situado à margem esquerda do rio Uruguai. Desde a primeira metade do XVII.

FIGURA 05 – Ponta da faixa do Caís do Porto Internacional de São Borja



Fonte: Acervo pessoal de Anderson Carvalho

Surgiu nos primeiros tempos da antiga vila de São Borja o Passo. É um dos bairros mais tradicionais de São Borja. Tem importância histórica à formação da cidade.

FIGURA 06 - A chalana era utilizada para a pesca e transporte de mercadoria



Fonte: Acervo pessoal de Anderson Carvalho

Foi pelo bairro do Passo, em 1682, que chegou o padre jesuíta Francisco Garcia para fundar o povoado de São Francisco de Borja. Visto que, o marco inicial da segunda fase das Missões Orientais, prioriza a fundação de novas reduções que formaram os históricos Sete Povos das Missões.

> A aldeia que era banhada pelo rio Uruguai foi fundada em 1682 quando do retorno jesuítico às Missões Orientais, sendo o mais antigo dos chamados Sete Povos das Missões. Porém em 13 de outubro de 1817, com a denominação de São Francisco de Borja e instalado a 21 de abril de 1834, foi criado o Alvará do município. Atualmente o munícipio conta com a população estimada em mais de 60 mil habitantes em seus 3.616,019 km² de território. (Colvero, 2004, p. 144).

O bairro do passo guarda uma parte da história escrita e narrada por diversos historiadores. “Essa região da cidade é uma área periférica influenciada diretamente pelo rio Uruguai. Seu processo de formação está relacionado ao desenvolvimento do comércio entre brasileiros e argentinos e pela cultura da pesca” (Pinto; Mauer, 2014, p. 85).

Sendo ele palco de batalha durante a Guerra do Paraguai. Tendo como um dos principais pontos turísticos o Cemitério Paraguaio.

FIGURA 07: Placa do Cemitério Paraguaio



Fonte: Portal das Missões

Lugar este, cenário de batalha dos soldados paraguaios que morreram em combate no território brasileiro.

FIGURA 08- Cemitério Paraguaio



Fonte: Portal das Missões

> No local[1], há uma cruz e um pórtico lembrando a batalha e os mortos no combate. Toda a região serviu de palco para batalhas contra os paraguaios comandados por Solano López, que invadiu o Brasil por São Borja, em 10 de janeiro de 1865, buscando estender a fronteira do Paraguai até o Oceano Atlântico. Expulsos posteriormente pelo exército brasileiro, hoje representado no Município pelo 2º Regimento de Cavalaria Mecanizada João Manoel, local onde há um espaço cultural, com toda a história e matérias dessa batalha. Até hoje se encontra restos de armamentos nesses campos (Portal das Missões).

Esse local é pouco visitado. O Cemitério Paraguaio está localizado na rua Bento Gonçalves, esquina Castro Alves. Próximo do porto do rio Uruguai e do Iate Clube, no bairro do Passo. E muitas vezes, desconhecido pela população local são-borjense.

É banhada pelo rio Uruguai. Ele foi e é um dos meios de subsistência de famílias ribeirinhas. No entanto, a construção da Ponte Internacional da Integração entre São Borja e Santo Tomé não significou apenas uma mudança no transporte, porém alterou as demais relações fronteiriças. Tais como as sociais, as ribeirinhas, as relações econômicas e as culturais da comunidade ribeirinha. Entre outros títulos São Borja é uma cidade histórica. Berço de presidentes. A seguir há uma inferência importante sobre São Borja cidade histórica.

> São Borja é uma das cidades do Estado do Rio Grande do Sul, contemplada pelo alto reconhecimento de toda a sua diversidade histórico-cultural. No dia 10 de outubro de 1994, o governador do Estado do Rio Grande do Sul declarou “São Borja, como uma Cidade Histórica", conforme o artigo 82, inciso V da Constituição do Estado do Rio Grande do Sul. Inicialmente São Borja era uma aldeia de indígenas do grupo tape-guarani. (apud Carneiro, 2012, Colveiro, 2015, p.144).

[1] Essa inferência está disponível em https://www.portaldasmissoes. Acesso em 28 jul. 2026

FIGURA 09- Travessia do rio Uruguai via balsa (Brasil e Argentina)



Fonte: Mercovia S.A

> A partir do ano de 1994, com a construção da ponte da integração São Borja/Santo Tomé, houve o final do translado de embarcações no antigo porto local [...]. Com a ponte, houve mudanças culturais e econômicas nessa região ribeirinha, visto que o fluxo era intenso em todos os dias da semana (Pinto; Mauer, 2014, p.85).

Ressalta-se um de seus importantes destaques, por ter sido o bairro do Passo há muitos anos uma zona portuária. Onde a fiscalização aduaneira de mercadorias vindas da Argentina era realizada nas suas margens. No porto de São Borja RS/BR através do rio Uruguai. É lugar geograficamente estratégico. Assim como teve muita circulação entre argentinos e brasileiros que atravessavam os municípios de São Borja e Santo Tomé realizando o comércio formiga. O autor Pinto argumenta que:

> Até 1997, o translado na fronteira era realizado via barca, entre o cais do porto de São Borja e Santo Tomé, que se localizavam nas margens do rio Uruguai. Com a alteração do traçado da ponte houve uma diminuição da difusão cultural ribeirinha, assim como houve a decadência do comercio formiga, que era realizado por pessoas das regiões periféricas das cidades (Pinto, 2010, p. 3).

Os autores Pinto e Colvero mostram que o porto e o rio Uruguai tinham uma função não apenas de transporte. Mas também de relações sociais, fronteiriças, econômicas, culturais e históricas entre os dois lados da fronteira.

> As relações comerciais entre brasileiros e argentinos realizavam-se no porto de São Borja e no porto do formigueiro de Santo Tomé. A partir do ano de 1994, com a construção da Ponte da Integração São Borja-Santo Tomé, houve o final do translado de embarcações no antigo porto local, ocasionando mudanças culturais e econômicas nessa região ribeirinha (Pinto, Colvero, 2015, p. 324).

Após, as leituras dessas inferências, é interessante fazer uma ligação entre as palavras porto, rio Uruguai, comunidade ribeirinha, comércio formiga, a circulação internacional fronteiriça, Porto do Formigueiro, a pesca, a relação da comunidade ribeirinha com a procissão de a Nossa Senhora dos Navegantes, a construção da ponte da integração e as novas formas de integração. A procissão que era realizada no rio Uruguai, expressava a ligação religiosa e cultural dos pescadores e moradores ribeirinhos com o rio; a prática fluvial conjunta entre São Borja e Santo Tomé foi mantida até o período da construção da ponte. É constatável que os portos de São Borja e Santo Tomé exerceram historicamente uma relevante função na circulação de pessoas e de mercadorias entre as duas cidades.

Menciona-se que antes da ponte, a travessia dessas pessoas ocorria pelo rio Uruguai, utilizando como meio de transporte chalanas, lanchas e balsas. Comenta o autor que: “O bairro do Passo possui uma forte relação com o município de São Borja, em virtude de sua localização na divisa com a Argentina, via rio Uruguai. Esta região da cidade destacou-se por muitos anos por ser a zona portuária de São Borja” (Pinto et al, 2015, p. 47).

> O comércio formiga abrangia toda a região, que sobrevivia dessas comercializações. [...] As trocas comerciais e os intercâmbios através do contrabando contribuíram para a povoação das comunidades ribeirinhas nas margens do rio Uruguai, uma vez que foi constituído um corredor comercial na região. [...] o trabalho informal tornou-se uma constante para eles, que se inseriram na pesca ou nas trocas comerciais com o outro lado. A construção da ponte da integração São Borja-Santo Tomé, no ano de 1994, trouxe diversas alterações no cotidiano das comunidades ribeirinha da região (Pinto, 2015, p.103-104).

A construção da Ponte Internacional da Integração modificou esta dinâmica social e comercial. Isto é, deslocando parte dos fluxos que anteriormente se concentravam na área portuária e provocando muitas transformações culturais, sociais e econômicas nas comunidades ribeirinhas. Em São Borja, no bairro do Passo, com a proximidade das pessoas de nacionalidade argentina e brasileira aconteceu que há muitos descendentes de dupla nacionalidade argentina

e brasileira residindo ainda no bairro do passo. Por isso ainda há crenças religiosas que as pessoas se unem para festejar juntas ultrapassando as fronteiras.

No artigo dos autores Pinto e Colvero (2015) destacam que antes da ponte, a travessia entre as duas cidades era realizada por balsas. E que a construção da ponte em 1997, modificou as relações e as práticas existentes naquela fronteira. “Cabe destacar que no século XIX o porto local fazia conexão com o porto do Salto no Uruguai, que se ligava com o Porto de Buenos Aires” (Pinto, et al, 2015, 47).

FIGURA 10 - Travessia do rio via balsa na fronteira de São Borja-Santo Tomé



Fonte: Acervo pessoal Anderson Carvalho

Todavia, no ano de 1935, a atual sede da Receita Federal foi construída. Localizada no bairro do Passo, às margens do rio Uruguai. A realização da obra foi autorizada pessoalmente pelo Presidente Getúlio Vargas a pedido do Prefeito da época Cleto Dória de Azambuja. Na mesma época foi implantado oficialmente o porto de São Borja. Atualmente, é possível fazer-se uma releitura da transformação de uma cidade, da região, pela influência do rio Uruguai.

São Borja é considerada um elo comercial para os países do Mercosul, com uma população estimada de 59.676 habitantes em São Borja.

> Em relação a população são-borjense o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatísticas (IBGE) não divulga uma estimativa oficial de 2025 separado de habitantes moradores da zona urbana e da rural para São Borja. A separação mais confiável vem do Censo de 2022. Segundo os dados o município de São Borja a população urbana é de aproximadamente 52 000 h, cerca de 87% da população. Aproximadamente 7,7 mil habitantes; cerca de 13% da população rural. São valores compatíveis com o perfil do município e com a distribuição urbana rural observada pelo Censo. Esse é o número oficial (IBGE, 2022).

Para o bairro do Passo segundo o Censo Demográfico 2022 o dado divulgado é de aproximadamente 9.755 habitantes. A informação é obtida pela agregação dos setores censitários correspondentes ao bairro. O próprio IBGE disponibiliza resultados do Censo 2022 com desagregação por bairros.

O IBGE (2022), o município apresentava 59. 676 habitantes representando uma parcela significativa da população municipal. Porém a estimativa mais recente populacional municipal em 2025 é de 61. 311 habitantes.

Evidencia-se o desenvolvimento da cidade de Santo Tomé, com a construção da Ponte Internacional, um ponto crucial para o desenvolvimento entre as fronteiras. A cidade de Santo Tomé (AR), tem uma população estimada de 23.785 habitantes, distante a 16 km da cidade de São Borja (BR).

Conforme os dados da Intendência (2023). Envolvendo os dois fatores importantes para este crescimento como: a Ponte Internacional da Integração e a Faculdade de Medicina.

É possível enxergar nitidamente o reflexo econômico sobre a cidade vizinha, com o aumento significativo do comércio local, a sua organização, a construção de novas moradias, a implantação do curso de Medicina e a integração entre os dois países.

A Ponte Internacional fomenta o desenvolvimento econômico, o fortalecimento do comércio local e a instalação de novos empreendimentos como: hotelaria, supermercados, farmácias, postos de combustíveis, oficinas mecânicas, empresas de logística, entre outros serviços.

É uma obra feita de forma integrada ao atual contexto histórico da humanidade, buscando o estreitamento de relações, a queda de barreiras, a globalização de mercados e cultura, as transformações tecnológicas e a convivência harmoniosa entre as cidades fronteiriças.

No ano de 1938, foi construído o Cais do Porto para a verificação e controle aduaneiro das mercadorias que entravam da Argentina, mantido em operação até o ano de 1996.

FIGURA 11: Trabalhadores na construção do Porto Alfandegário Internacional



Fonte: Acervo Alberto Lucero apud Pinto e Silva (2014).

Em 1946, foi implantado oficialmente o serviço de travessia por lanchas e balsas entre as duas cidades. E a integração e as relações das duas comunidades de fronteira se estreitaram ainda mais.

O chamado “comércio formiga”, característico das cidades fronteiriças, também se fortaleceu com o trânsito de mercadorias através do rio Uruguai, indicando a oscilação das moedas, ora do Brasil, ora da Argentina.

FIGURA 12- Acesso ao Porto Internacional de São Borja- Bairro do Passo



Fonte: Acervo pessoal de Anderson Carvalho

Por meio de um acordo assinado entre o Governo argentino e a República Federativa do Brasil em 22 de agosto de 1989. Ambos os países decidiram construir uma Ponte Internacional sobre o Rio Uruguai, ligando as cidades de São Tomé (PC) e São Borja (RS).

Por meio desse acordo, foi criada uma Comissão Conjunta Argentina-Brasileira (COMAB), composta por funcionários pertencentes a ambos os governos, para supervisionar a execução das obras contratadas. A licitação foi vencida pela empresa MERCOVIA S/A em dezembro de 1995. A partir de janeiro de 1996 começou o período de construção. Com a conclusão da obra em dezembro de 1997. Iniciando a fase de exploração em 1º de janeiro de 1998. O início da construção da Ponte Internacional da Integração São Borja-Santo Tomé foi em abril de 1996. As obras foram inauguradas pelos presidentes da Argentina e do Brasil, Carlos Raul Menem e Fernando Henrique Cardoso, em 9 de dezembro de 1997.

Foram anos de muita luta pela Ponte Internacional São Borja-Santo Tomé, várias viagens e reuniões intermináveis, persistência e esperança em que, um dia, o sonho seria

transformado em realidade. Poucos acreditavam, mas nem por isso desistiram. Continuaram lutando mesmo sabendo que o número de descrentes era bem maior. Verifica-se a validade da persistência dessa luta. Pois, ao longo do caminho deparassem com muitas barreiras. Porém superadas por homens que sabem que com trabalho e dedicação tudo é possível.

Atualmente o Porto Internacional de São Borja se destaca por ser um lugar transformado e revitalizado. Sendo considerado de conveniência popular. O Caís do Porto concebe um extraordinário espaço de memória e de identidade da população fronteiriça do município. “Este local teve um papel crucial no desenvolvimento econômico e social da região” (Gonçalves, 2024, p.11).

FIGURA 13- A revitalização do Caís do Porto Internacional de São Borja



Fonte: Acervo pessoal de Anderson Carvalho

FIGURA 14- Caís do Porto: Palco de Apresentações Culturais



Fonte: Portal das Missões

O autor esclarece que: “Este local teve um papel crucial no desenvolvimento econômico e social da região” (Gonçalves, 2024, p. 11). Depois de bem-organizado o Caís do Porto,

atualmente serve como local de apresentações artísticas, encontro, lazer em meio a natureza, tomar chimarrão ou saborear outras bebidas.

Para comprovar essa característica atual, a Prefeitura de São Borja registra que o Caís possui palco e arquibancadas às pessoas assistirem as apresentações. São utilizadas para assistirem aos eventos culturais, inclusive o Concurso Regional de Músicas para o Carnaval entre outros.

E nesse local há bares que vendem pratos de gastronomia típica do local. "[...] a transformação do local reflete uma requalificação que visa promover atividades recreativas e culturais" (Gonçalves, 2024, p. 33).

FIGURA 15- Rio Uruguai lugar de pesca



Fonte: Portal das Missões

"O local [...] configura-se como um espaço destinado ao turismo e ao lazer" (Gonçalves, 2024, p. 33). O rio Uruguai é um local estratégico que une as duas fronteiras a argentina e a brasileira.

Nele tem pessoas que nas suas margens pescam. Enquanto, outras pessoas aproveitam na fronteira brasileira para pescar em barcos e lanchas. Ou distrair-se em motos aquáticas com amigos.

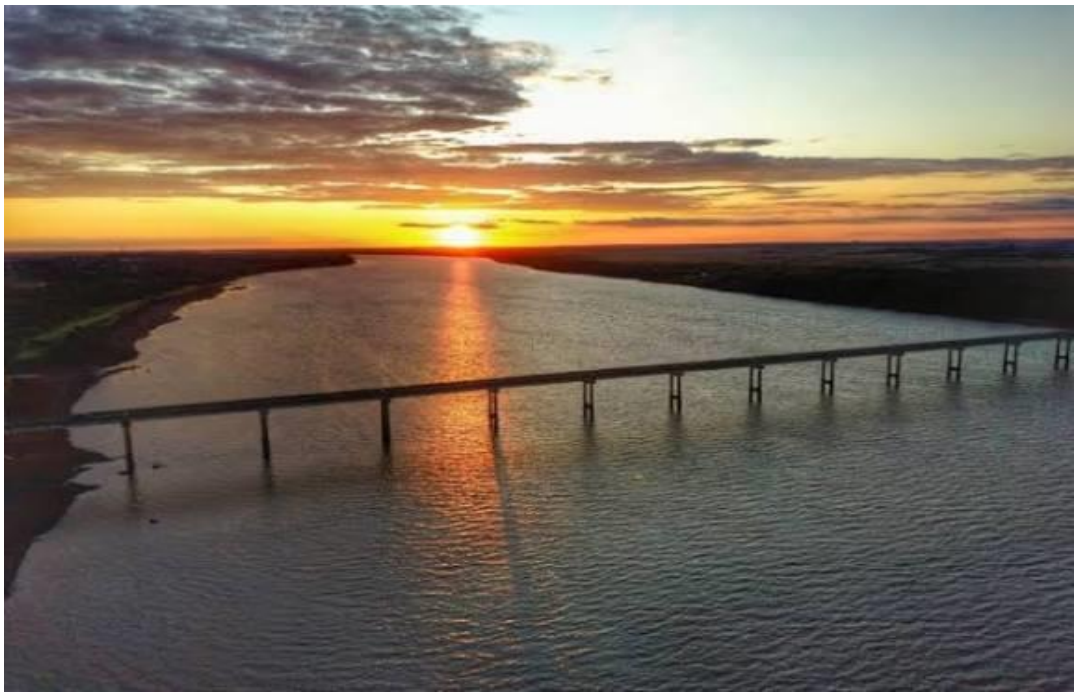
Além disso, o rio Uruguai é relevante para o desenvolvimento econômico, social, cultural etc. Ajuda nas relações transfronteiriças. Por isso, o bairro do Passo é superinteressante e importante.

3.2 Localização Estratégica da Ponte São Borja- Santo Tomé

A construção da ponte é o ápice de uma antiga reivindicação de ambas as cidades, cuja travessia do rio era feita por meio de lanchas, chalanas e balsas. A localização estratégica da Ponte Internacional São Borja - Santo Tomé facilita o livre trânsito para o Mercosul.

Situada na principal rota do tráfego comercial entre Brasil e Argentina, movimentando cerca de milhões em importação. E exportação de mercadorias.

FIGURA 16- Publicado Edital do Leilão da Nova Concessão da Ponte Internacional SB/ST

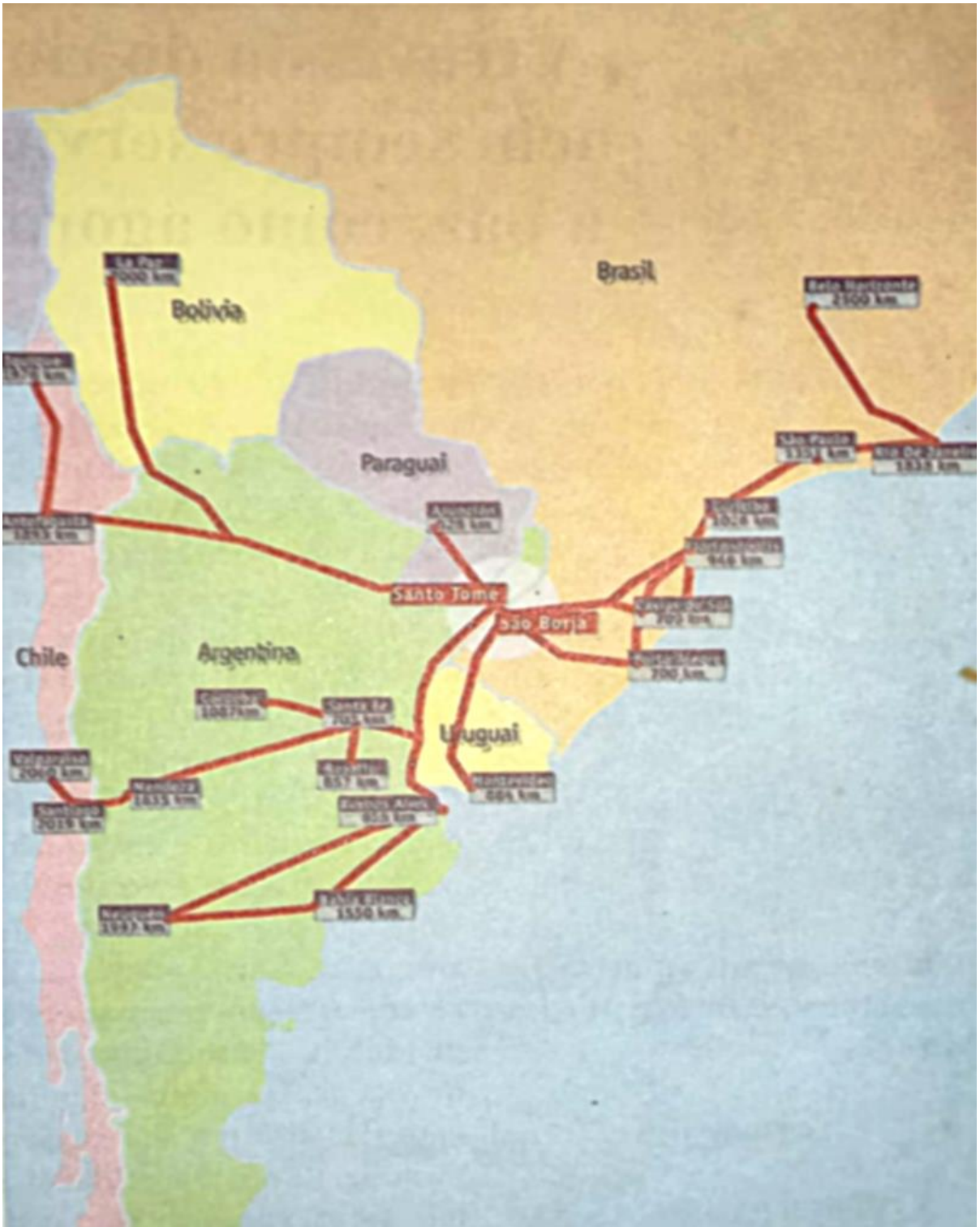


Fonte: COMAB-DELCON

Possibilita a interconexão das malhas ferroviárias do Brasil, Argentina e do Paraguai. Pode ampliar-se para as do Chile e Bolívia. Facilita a implantação na região da fronteira, de empreendimentos industriais, logísticos e de outros serviços, buscando atender as necessidades dos países do Mercosul e Chile.

Seguramente serve de alternativa para a travessia de Uruguaiana/BR e Paso de Los Libres/AR. Pois hoje apresenta problemas logísticos e que não possui estrutura suficiente para absorver o grande aumento de tráfego rodoviário de caminhões, devido à melhoria das relações comerciais entre os países do Mercosul.

FIGURA 17- Localização Estratégica da Ponte São Borja-Santo Tomé



Fonte: Encarte Revista Ponte da Integração (1997).

O mapa anterior, mostra a localização estratégica da Ponte São Borja- Santo Tomé, representando um papel relevante na integração no continente. E com os importantes centros do planeta, facilitando o trânsito para o Mercosul.

A Ponte Internacional da Integração está situada na principal rota comercial entre Brasil e Argentina. Serve como rota para o transporte rodoviário dos produtos e mercadorias do Mercosul. Isto é, encurta as distâncias e as possibilitando interconexões na fronteira São Borja-Santo Tomé. Faz uma interligação terrestre entre os países como:

3.3 A Interligação Terrestre entre os Países do Mercosul

QUADRO 01 – As interligações entre os países do Mercosul

BRASIL	ARGENTINA	URUGUAI	PARAGUAI	BOLIVIA	CHILE
Porto Alegre 588km	Buenos Aires 834km	Montevideo 834km	Assunción 528km	La Paz 2000km	Santiago 2019km
Caxias do Sul - 597km	Rosário 857km	-	-	-	Valparaiso 2060km
Florianópolis 1.035km	Santa Fé 703km	-	-	-	Antofogasta 1893km
Curitiba 1.000km	Córdoba 1087km	-	-	-	Iquique 1976km
São Paulo 1.497km	Mendonza 1635km	-	-	-	-
Rio de Janeiro 1.923km	Bahia Blanca 1550km	-	-	-	-
Belo Horizonte 1.930km	Neuqueun 1997km	-	-	-	-

Fonte: Elaborado pelo autor

A ligação São Paulo- Buenos Aires- Córdoba-Mendoza-Santiago do Chile diminui em 200 quilômetros, em relação à conexão São Paulo-Porto Alegre-Uruguaiana-Paso de Los Libres

A construção da Ponte Internacional da Integração na fronteira São Borja/Santo Tomé, foi aprovado pelo Decreto n. 82, de 06 de dezembro de 1989, onde anteriormente, o translado

entre as duas municipalidades eram feitas via balsa, ligando as duas cidades gêmeas fronteiriças. Cujo Decreto nº 82 de 06 dezembro de 1989 é o seguinte:

> Aprova o texto do Acordo para a Construção de uma Ponte sobre o Rio Uruguai, entre as cidades de São Borja e São Tomé, entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República da Argentina, concluído em Uruguaiana, em 22 de agosto de 1989 (Brasil, 1991).

No decorrer do desenvolvimento desse subcapitulo é demonstrado o quanto é importante a relação da interligação terrestre entre os países do Mercosul. Há uma referência muito utilizada da autora Elba Rêgo (1995) que aborda o processo de interligação do Mercosul e destaca a relevância da infraestrutura de transportes à integração física entre os países. Na sua obra ela destaca que: "O processo de integração do Mercosul pressupõe a eliminação de barreiras à circulação de bens, serviços e fatores produtivos, tomando a infraestrutura de transporte um elemento essencial à efetivação do Mercado Comum" (Rêgo, 1995, p. 168).

É observável por meio de pesquisas que a interligação terrestre entre os países do Mercosul ocorre por meio de rodovias, ferrovias, pontes internacionais e Centro Integrado de Fronteira. Os quais facilitam a mobilidade e a cooperação entre os Estados Partes." O Mercosul busca promover a livre circulação de bens, serviços e fatores produtivos entre os países membros" (Rêgo, 1995, p. 168).

Verifica-se que essa livre circulação depende da existência do Centro Unificado de Fronteira, de rodovias, de pontes internacionais, de ferrovias e de postos de fronteiras eficientes, que tornem possível a integração terrestre entre os países do bloco. "A integração econômica exige também harmonização jurídica e cooperação entre os Estados" (Caselha, 1995, p. 327).

O Mercado Comum pressupõe mecanismos que facilitem a integração entre os países participantes" (Rêgo, 1995, p. 121). Nota-se entre outros mecanismos a importância da infraestrutura terrestre, fundamental para aproximar a economia, facilitar o comércio e integrar as regiões de fronteira binacional.

Conforme Bianca Jesus, (2022) pode existir um acréscimo de uma rede transnacional de transportes. Visto que, à superação de barreiras geográficas há a circulação de diferentes fluxos e a aproximação de mercados regionais e binacionais. Nesse sentido, os corredores ferroviários, os corredores rodoviários, os corredores fluviais através das pontes internacionais e das áreas de controle integrado assumem um papel na integração física dos países pertencentes ao Mercosul.

Porque favorecem a circulação das pessoas e das mercadorias. Aproximando os mercados regionais. As autoras Bianca Jesus e Tatiana Garcia (2022) apontam que a infraestrutura física transfronteiriça passou a ocupar posição estratégica nas relações entre os países sul-americanos, contribuindo para a integração regional e para o acesso aos novos mercados. Para a autora Bianca Jesus "a integração física é fundamental para qualquer processo de integração regional".

Assim, é notável pensar-se nas categorizações rede de transportes; integração física; fortalecimento do Mercosul; integração territorial; infraestrutura transfronteiriça; ponte internacional, rodovias, ferrovias; circulação; nova lógica logística e econômica; Ponte Internacional de Integração; Centro Unificado de Fronteira etc. Constata-se que com a integração fronteiriça o bloco passou a tratar a fronteira não apenas pela ótica de controle e segurança, mas também com espaço de cidadania, cooperação, integração.

Segundo o autor Salles (2021), "O MERCOSUL constitui um espaço de integração regional que vem ampliando sua atuação sobre as áreas de fronteira, incorporando a cooperação transfronteiriça e as dimensões social e cidadã ao processo integracionista. Salles (2021)" a integração fronteiriça passou incorporar as dimensões sociais, institucionais e de cidadania transfronteiriça.

Dessa forma essas infraestruturas constituem os elementos essenciais à integração física do Mercosul. Ele define-se como um processo de integração regional. Inicialmente criado pela Argentina, Brasil, Paraguai e Uruguai. Cujo objetivo é constituir um espaço comum que gere as oportunidades de comércio e investimento mediante a integração das economias nacionais.

Logo, para que haja sucesso da integração regional são necessárias as infraestruturas de transporte que conectem os países sul-americanos. E que se tornem elementos úteis para materializar essa integração no território. Como por exemplo, o objeto de pesquisa desta pesquisa dissertativa, a conexão do Centro Unificado de Fronteira entre São Borja/BR e Santo Tomé/AR.

3.4 As políticas públicas e os principais acordos binacionais

Projetos são as unidades práticas das políticas públicas, a hora em que as boas intenções saem do papel e tomam o mundo real (Tronco, 2018, p. 104). Os projetos possuem ciclo próprio. Não possui as fases de definição de agenda nem a de alternativas, pois já partem de uma alternativa de ação definida, diferente do ciclo das políticas públicas.

FIGURA 18 – Ciclo do Projeto



Fonte: (Tronco, 2018, p.106).

O autor Leonardo Secchi (2020), define políticas públicas como:

> Uma política pública é uma diretriz elaborada para enfrentar um problema público. Vejamos essa definição em detalhe: uma política é uma orientação à atividade ou à passividade de alguém; as atividades ou passividades decorrentes dessa orientação também fazem parte da política pública (Secchi, 2020, p. 02).

A construção da Ponte Internacional da Integração São Borja-Santo Tomé, trouxe um conjunto de elementos para a implementação de uma política pública, objetivando a percepção de um problema público. Esta obra binacional, é constituída de políticas regulatórias, estabelecendo padrões de comportamentos, serviços ou produtos para atores públicos e privados. Segundo Lowi (1964), diz que:

> As políticas regulatórias se desenvolvem predominantemente dentro de uma dinâmica pluralista, em que a capacidade de aprovação ou não de uma política desse gênero é proporcional à relação de forças dos atores e interesses presentes na sociedade. (Secchi, 2020, p. 31).

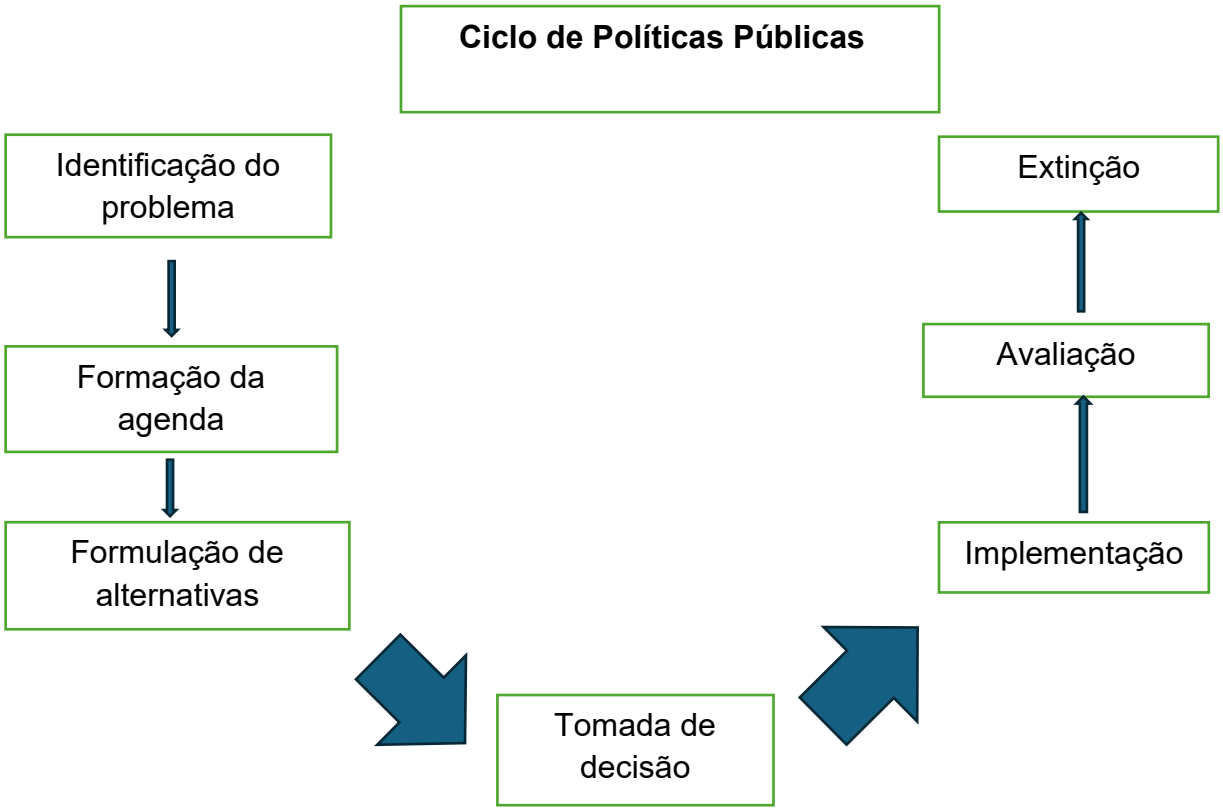
A proposta à solução deste problema público, o envolvimento coletivo de vários atores, as instituições formais e informais envolvidas, entre outros, estruturou o processo de elaboração das políticas públicas, conhecido como ciclo de políticas públicas e suas fases como: a

identificação do problema, a formação da agenda, a formulação de alternativas, a tomada de decisão, a implementação, a avaliação e a extinção da política pública.

O Ciclo de Políticas Públicas, apesar de ter uma utilidade heurística, raramente reflete a real dinâmica ou vida de uma política pública.

Desta forma na figura abaixo, podemos visualizar as sete fases principais dos ciclos de políticas públicas.

QUADRO 02 - Fases do Ciclo de Políticas Públicas



Fonte: Secchi (2020)

Compreende-se que o Ciclo de Políticas Públicas é um modelo que descreve as etapas pelas quais uma política governamental transcorre. Desde a identificação do problema até a avaliação de seus resultados. Este ciclo, envolve um processo contínuo de formulação, implementação e avaliação de políticas públicas para garantir que elas sejam eficazes e atendam às necessidades da sociedade.

Geralmente o Ciclo de Políticas Públicas é dividido em várias fases interligadas, embora as definições possam mudar rapidamente entre diferentes autores e contextos. As fases são geralmente segundo o autor Secchi (2023): identificação do problema; formação da agenda; formulação de alternativas; tomada de decisão; implementação da política pública; avaliação da política pública e extinção da política pública.

Para realizar-se a identificação do problema urge a necessidade de identificar e definir o problema público que a política buscará solucionar. Serão analisados os dados e as informações sobre a situação, buscando entender as suas causas e as suas consequências respectivas. “Um problema nem sempre é reflexo da deterioração de uma situação de determinado contexto, mas sim da melhora da situação em um outro contexto” (Secchi, 2023, p. 57).

Por exemplo, havia apenas o rio Uruguai, a circulação de mercadoria e pessoas, entre as fronteiras, mas muito aglomerado e sem infraestrutura de desenvolvimento binacional. Surgiu a ideia da construção da ponte. Já que a delimitação de um problema público é importante politicamente no processo de uma política pública. “Os partidos políticos e as organizações são alguns dos atores que se preocupam em identificar problemas públicos [...] um político encontra nos problemas públicos uma oportunidade para demonstrar seu trabalho” (Secchi, 2023, p. 58).

“Se um problema é identificado por algum ator político [...] e tem interesse na sua resolução, este poderá lutar para que entre na lista de prioridade de ação. Esta lista é conhecida como agenda” (Secchi, 2023, p. 58). A segunda fase chama-se formação da agenda. “A agenda é um conjunto de problemas ou temas entendidos como relevantes. Ela poderá tomar forma como um programa de governo, um planejamento orçamentário” (Secchi, 2023, p. 58).

Diante desse cenário, em relação a formação da agenda o problema identificado ganha destaque e passa a ser considerado uma questão de interesse público. Como por exemplo, depois que o governo argentino, brasileiro, sociedade civil, diferentes atores, instituições governamentais ou privadas, mídia e demais organizações observaram o comércio formiga crescendo começaram a tentar as tratativas de expor na agenda essa discussão de construir uma ponte atravessando o rio Uruguai e unindo os dois países. Ou seja, atraindo a atenção de formuladores de políticas e da sociedade o assunto passou como prioritário na agenda. Teve períodos de estabilidade e emergência de problemas, mas que seja público.

Em terceira fase apresenta-se a formulação de alternativas. Elas são elaboradas para propostas de políticas públicas a fim de resolver o problema identificado. São consideradas diferentes alternativas, analisando os seus impactos, os custos e os reais benefícios. “A etapa

de construção de alternativas é o momento que são elaborados métodos, programas, estratégias ou ações que poderão alcançar os objetivos estabelecidos" (SECCHI, 2023, p. 62).

Diante da quarta fase do Ciclo de Política Pública é relevante fazer a tomada de decisão: A fase de decisão envolve a escolha da melhor alternativa de política pública, considerando os resultados das análises e a avaliação de riscos e oportunidades. "A tomada de decisão representa o momento em que os interesses dos atores são equacionados e as intenções (objetivos e métodos) de enfrentamento de um problema público são explicitados" (Secchi, 2023, p. 65). Nesse é possível visualizar as normas legislativas que consequentemente receberam tratativas para solucionar e criar a construção da Ponte Internacional da Integração. Tentando solucionar o problema pública, ou seja, facilitar os corredores rodoviários via ponte entre os dois países.

Posteriormente a quinta fase é a implementação da política pública. Nessa etapa a política é colocada em prática. São definidos os responsáveis pela implementação. Os recursos necessários e os procedimentos a serem seguidos. Secchi esclarece que:

> Além de analisado, o momento da implementação também deve ser gerenciado. É no momento da implementação que funções administrativas como liderança e coordenação de ações, são postos à prova. Os atores encarregados de liderar o processo de implementação devem ser capazes de entender elementos motivacionais dos atores envolvidos, os obstáculos técnicos e legais presentes. É nessa fase que também entram em cena outros atores políticos não estatais: fornecedores, prestadores de serviço, parceiros, além dos grupos de interesse e dos destinatários da ação pública (Secchi, 2023, p. 73).

Nesse cenário, apresenta-se a sexta fase da política pública, isto é, a Avaliação da Política Pública: Após a implementação, a política é monitorada para verificar se está sendo executada conforme o planejado. A avaliação analisa os resultados da política, medindo seu impacto na população e na situação que se buscava resolver. "O modelo top-dow de implementação parte de uma visão funcionalista e tecnicista de que as políticas públicas devem ser elaboradas e decididas pela esfera política e que a implementação é mero esforço administrativo" (Secchi, 2023, p. 76).

E a última fase é Extinção da Política Pública. É o fim da política, é o momento da extinção. "Similarmente ao nascimento, a extinção de políticas públicas depende de momentos como reformas ministeriais, mudanças de mandado executivo e legislativo [...] em que políticas públicas podem ser extintas (Secchi, 2012, p.54).

A princípio há uma admirável importância do Ciclo de Políticas Públicas porque ela promove a racionalidade e a eficiência. Seguindo um processo estruturado, as políticas públicas

têm mais chances de serem bem planejadas e implementadas. Utilizando os recursos de forma mais eficiente. Facilita a tomada de decisões. Fornece ferramentas e informação, para que os tomadores de decisão possam escolher as melhores alternativas de políticas públicas.

Garante a participação social. Ele pode envolver diferentes atores sociais, como cidadãos, organizações da sociedade civil e empresas, garantindo que a política pública seja construída de forma mais democrática e transparente. Pois permite a aprendizagem. A avaliação das políticas públicas, permite aprender com os erros e acertos, melhorando as políticas públicas futuras. Em síntese, é perceptível que é um modelo que auxilia no desenvolvimento de políticas públicas mais eficazes e justas, promovendo a participação social e a aprendizagem contínua.

A construção da Ponte Internacional da Integração São Borja-RS-BR-Santo Tomé-PC-AR, foi fruto de uma política pública focada na integração física e comercial do Cone Sul, com destaque para o ineditismo da parceria público-privada binacional.

Ou seja, literalmente houve a parceria público-privada (PPP) com a iniciativa de políticas públicas. As quais no decorrer da pesquisa dissertativa serão elencadas. Porque a obra foi realizada sob um regime jurídico de cooperação. Sendo que permitiu a modernização tecnológica e operacional, com financiamento compartilhado indiretamente por meio da gestão da tarifa de utilização.

3.5 Acordos que contribuíram à construção da Ponte Internacional da Integração

A seguir nesse serão listados alguns dos principais acordos para que tenha êxito a construção da ponte que atravessa o rio Uruguai unindo as duas cidades gêmeas São Borja- BR - Santo Tomé- AR. Analisa-se que a ponte, isoladamente, é uma infraestrutura pois ela passa a ser compreendida como instrumento de política pública quando resulta de decisões, acordos e ações coordenadas dos governos brasileiro e argentino para produzir benefícios coletivos tais como integração fronteiriça, circulação, comércio, empregos e desenvolvimento regional.

Conforme Secchi (2017) as políticas públicas correspondem a ações e decisões destinadas ao enfrentamento de problemas públicos e à produção de resultados que afetam a coletividade. Compreende-se que há a possibilidade de fazer a ponte conceitual entre política pública e a infraestrutura.

Para Becker (1988) a fronteira possui significância que ultrapassa a função simples limite territorial. Assim, a Ponte Internacional da Integração constitui elemento de articulação entre os territórios brasileiro e argentino, fortalecendo relações econômicas, sociais e institucionais. Por isso nesse fica compreensível que há acordos de controle, funcionamento

do CUF, circulação de mercadorias e integração fronteiriças entre os dois países citados anteriormente BR-AR

São os seguintes acordos pontuados a seguir em ordem cronológica. Acordo Binacional de 1989; Modelo de Concessão Internacional (Pioneiro); Tratado de Integração Mercosul; Área de Controle Integrado e Parcerias com a Iniciativa Privada. Acordo Binacional de 1989: As bases para a ponte remontam a um acordo firmado entre os governos do Brasil e da Argentina. Em 1989, com o objetivo de desafogar o tráfego intenso na fronteira Uruguaiana-Paso de Los Libres. Modelo de Concessão Internacional (Pioneiro): Diferente de outras pontes, o projeto foi desenvolvido por meio de um modelo de concessão que envolveu licitação internacional, onde o consórcio vencedor foi responsável tanto pela construção (entre 1996 e 1997) quanto pela operação do Centro Unificado de Fronteira (CUF).

Tratado de Integração Mercosul: A obra inseriu-se na política de fortalecimento do Mercosul, facilitando a logística entre São Paulo (Brasil) e Buenos Aires-Córdoba (Argentina), encurtando a distância em 230 km em relação à rota anterior. Área de Controle Integrado (ACI): O governo implementou uma política de Aduana Integrada, onde agentes alfandegários de ambos os países atuam no mesmo espaço agilizando o comércio e o fluxo de pessoas. Parcerias com a Iniciativa Privada: A obra foi realizada sob um regime jurídico de cooperação que permitiu a modernização tecnológica e operacional, com financiamento compartilhado indiretamente por meio da gestão da tarifa de utilização.

É verificável que o acordo que institui o Centro Unificado de Fronteira estabelece que o CUF serve de controle de ingresso e de saída de pessoas, mercadorias e meios de transportes, além da prestação de serviços públicos e privados. A manutenção da concessão era considerada importante para garantir empregos, a sobrevivência de empresas e a economia de São Borja e região.

3.6 Políticas públicas que contribuem para o desenvolvimento binacional

As políticas públicas que mais contribuem para o desenvolvimento econômico binacional entre São Borja-BR e Santo Tomé-AR concentram-se na integração logística, infraestrutura fronteiriça e a facilitação do comércio internacional, principalmente através da Ponte da Integração. Em junho de 2026, o BID Invest anunciou US$ 35 milhões em financiamento para a modernização da Ponte Internacional da Integração São Borja- Santo Tomé.

O projeto inclui recuperação da ponte, melhorias nos 15,6 km de acessos e ampliação do CUF. Inclusive expansão do pátio dos caminhões, novos scanners e balanças rodoviárias. Há registro de mais de 130 mil caminhões por ano. E aproximadamente 50 bilhões de mercadorias movimentadas anualmente pela travessia.

Segundo o Ministério de Transportes de 2025 atravessaram aproximadamente 840 veículos/dia. +23% do comércio bilateral. Mais de 130 000 mil caminhões /ano apresentado como fluxo anual da ponte. Essas informações aparecem em materiais divulgados durante o processo da concessão da ponte.

Verifica-se que os impactos econômicos dessas políticas são listados a seguir. O Ministério dos Transportes afirma que a Ponte e o CUF constituem uma experiência de controle integrado entre países. E que o governo brasileiro pretende utilizar esse modelo em outras infraestruturas fronteiriças. Em 2023, 19,9% do comércio bilateral Brasil- Argentina transitou pela ponte (Brasil, 2024).

Segundo o Ministério de Transporte (2024), o Centro Unificado de Fronteira constitui uma experiência de controle integrado entre o Brasil e um país vizinho, contribuindo para maior eficiência na circulação de bens e pessoas.

Carneiro (2008, p. 12) trata especificamente da Ponte da Integração e do CUF, relacionando o centro ao controle das atividades migratórias a ao desembaraço de mercadorias, além de destacar a articulação entre instituições públicas. O autor Secchi (2027), argumenta que: política pública corresponde a uma diretriz destinada ao enfrentamento de um problema público.

Desse modo as principais políticas públicas são a Ponte da Integração São Borja-Santo Tomé (1997): Inaugurada em dezembro de 1997. Esta obra física é o pilar fundamental. Ela encurtou em 230 km a ligação entre os polos industriais agrícolas do Brasil (São Paulo, Sul) e Argentina (Buenos Aires, Córdoba, Mendoza), facilitando o comércio no Mercosul.

Diante desse cenário, é possível compreender-se que a Ponte Internacional da Integração é um instrumento de política pública. Visto que, a sua implantação, manutenção, concessão e mecanismos de controle envolvem decisões dos governos binacionais voltados para o desenvolvimento regional.

Carneiro (2008, p. 12): “Destaca a importância da Ponte da Integração e do Centro Unificado de Fronteira para o controle das atividades migratórias e o desembaraço de mercadorias”. A ponte é estratégica e responde por aproximadamente 23% a 30% do fluxo de comércio entre Brasil e Argentina. E é uma rota importante para o Chile. Aumento da segurança. Agilidade no comércio internacional.

Políticas Públicas e infraestrutura fronteiriças. A ponte deixa de ser uma obra física e passa a funcionar como instrumento de integração e desenvolvimento binacional. Retamoso (2025, p. 76):" Ações [..] contribuíram para a nova redação da concessão da Ponte Internacional São Borja- Santo Tomé".

Acordos binacionais e controle integrado: Della Flora (2023, p. 58): A autora destaca a integração dos controles aduaneiros, migratórios, sanitários e de transporte no Centro Unificado de Fronteiras. Já que, os acordos binacionais constituem instrumentos fundamentais para a operacionalização das políticas de integração fronteiriça, uma vez que estabelecem mecanismos de controle e circulação de pessoas e meios de transportes.

Área de Controle Integrado (ACI) e Concessão Binacional (Modelo Único): Diferente de outras fronteiras, São Borja-Santo Tomé adotou um modelo pioneiro de Parceria Público-Privada (PPP) para a gestão da aduana, unificando os controles aduaneiros, migratórios e sanitários de ambos os países em um só local. Isso reduziu custos e tempo de espera para caminhoneiros e empresas, aumentando a eficiência logística.

Renovação da Concessão da Ponte (2025): Com o Leilão realizado em julho de 2025, o Governo Federal garantiu a continuidade do modelo de eficiência. A nova concessão prevê cerca de US$ 99 milhões em investimentos para modernização, iluminação e melhorias na infraestrutura, além de redução de tarifas.

Observou-se a participação dos diferentes atores. Não trata a renovação como uma simples decisão governamental. Retamoso (2025) evidencia a participação de atores locais na implementação das políticas públicas relacionadas à concessão da Ponte Internacional. Na renovação da concessão, foram mantidos os serviços da PII, do CUF e dos acessos. E a prefeitura destacou a existência de centenas de trabalhadores brasileiros e argentinos vinculados às atividades do complexo.

Integração Fronteiriça, Cidades Gêmeas e desenvolvimento regional: Políticas voltadas para o desenvolvimento regional conjunto, facilitando o trânsito de moradores e turistas na região de fronteira (Zona de Fronteira), o que impulsiona o comércio local e o turismo. Programa de Regionalização do Turismo (PRT)**.**

Desde 2008, o governo brasileiro tem fomentado o turismo em São Borja, explorando o patrimônio histórico e sua localização estratégica, o que gera receitas na área de serviços. Para Della Flora (2023), o modelo do CUF contribui para o desenvolvimento econômico, social e cultural da região fronteiriça.

Geração de empregos diretos e indiretos na região de fronteira. Futura instalação de uma plataforma logística para atender as demandas do Mercosul. O futuro empreendimento visa

consolidar o município como o coração do Mercosul. Cujo objetivo é atrair investimentos de grandes operadoras de transporte, logística e comércio exterior.

Em relação a geração de empregos e dinamização econômica salienta-se que a Prefeitura Municipal de São Borja (2025) registra que envolvem “mais de 400 trabalhadores diretamente vinculados às empresas instaladas no CUF. Contratados às atividades de controle, transporte e serviços relacionados à circulação internacional de cargas, constituindo fonte de renda e emprego para SB-ST. Sendo que apresentam impacto direto na economia municipal.

A compreensão da política pública é voltada às regiões de fronteira. Exige considerar os processos históricos que moldaram a integração territorial. Nesse contexto, a construção da Ponte Internacional da Integração São Borja–Santo Tomé representa uma das principais intervenções estatais voltadas ao fortalecimento da infraestrutura logística e da cooperação transfronteiriça. Constituindo um importante instrumento de desenvolvimento regional.

Portanto, conceber políticas públicas dirigidas às fronteiras binacionais torna-se um desafio, por envolver interesses, elementos espaciais e legislações de países distintos. Uma forma de tratar os fluxos de bens, capitais e pessoas que caracterizam esses espaços e sua paisagem peculiar é a noção de zona de fronteira.

A vultoso modo, a zona de fronteira é composta pelas “faixas” territoriais de cada lado do limite internacional, caracterizadas por interações que, embora internacionais, criam um meio geográfico próprio de fronteira, só perceptível na escala local/regional das interações transfronteiriças (Rückert, 2001).

Assim, os acordos binacionais, as políticas públicas e a Ponte Internacional São Borja/BR- Santo Tomé/AR mostram que a fronteira não representa apenas uma linha divisória entre os dois países. Mas também um espaço de aproximação e de oportunidades. A ponte facilita a circulação de pessoas, mercadorias e meios de transportes. Enquanto, o controle integrado contribui para organizar e tornar mais eficiente esse movimento.

Logo, essas ações fortalecem as relações educacionais, linguísticas, sociais, comerciais, logísticas, culturais entre outras para que as cidades gêmeas São Borja e Santo Tomé possam contribuir para o comércio, à geração de empregos e para o desenvolvimento regional binacional. Com isso, a integração construída ao longo dos anos mostra a parceria entre o Brasil e a Argentina. É extremamente relevante para transformar a fronteira em um espaço de convivência, trabalho e desenvolvimento para ambos os países.

4- FRONTEIRA, TERRITÓRIO E INTEGRAÇÃO REGIONAL

A fronteira é um conceito multidimensional que ultrapassa a simples delimitação geográfica entre Estados nacionais. Ela constitui um espaço de interação social, econômica, política e cultural, caracterizado por fluxos permanentes de pessoas, mercadorias, capitais e informações. Para Becker (1988), a fronteira possui significância que ultrapassa a função de simples limite territorial. Machado (1998) destaca a necessidade de distinguir os conceitos de limite e fronteira. O limite corresponde à linha jurídica que separa os territórios nacionais, enquanto a fronteira representa uma zona de contato e interação entre populações situadas em ambos os lados dessa delimitação. Dessa forma, a fronteira não deve ser compreendida apenas como espaço de separação, mas também como território de integração.

A região fronteiriça brasileira é regulamentada pela denominada Faixa de Fronteira, estabelecida pela Lei nº 6.634, de 1979, correspondendo a uma área de 150 quilômetros de largura ao longo dos limites internacionais do país. Inicialmente concebida sob a perspectiva da segurança nacional, essa região passou gradativamente a ser reconhecida como espaço estratégico para o desenvolvimento regional e para a cooperação internacional. Surgem as chamadas cidades-gêmeas, caracterizadas pela proximidade geográfica e pela intensa interação socioeconômica entre localidades situadas em países diferentes. Segundo Sant'Anna (2013), as cidades-gêmeas constituem aglomerados urbanos separados por uma fronteira internacional, mas integrados por relações econômicas, culturais e sociais que ultrapassam os limites políticos dos Estados.

As cidades-gêmeas desempenham papel fundamental nos processos de integração regional, funcionando como pontos de conexão entre os diferentes sistemas econômicos, institucionais e culturais. Em muitos casos, a dinâmica cotidiana dessas localidades evidencia níveis de integração superiores aos observados nas relações diplomáticas formais estabelecidas entre os países. De acordo com Prado (2019), a posição geográfica das cidades localizadas diretamente na linha de fronteira confere-lhes responsabilidades específicas relacionadas à cooperação internacional e à promoção da integração regional. Essa condição torna tais localidades espaços privilegiados para a implementação de políticas públicas voltadas ao fortalecimento das relações transfronteiriças.

No caso de São Borja e Santo Tomé, a proximidade territorial, a existência da Ponte Internacional da Integração e a presença do Centro Unificado de Fronteira configuram um ambiente favorável à intensificação dos fluxos econômicos e sociais, consolidando a região como importante eixo de integração entre Brasil e Argentina.

A Fronteira Oeste do Brasil tem uma característica fundamental que interfere em muitos aspectos dos conflitos federativos do Brasil, caracterizando pela tensão e as demandas dos estados fronteiriços, em especial, no que diz respeito à segurança nas áreas de fronteira, controle de ilícitos e gestão territorial. Os conflitos federativos fazem conexões com países como Argentina, Uruguai, Paraguai e Bolívia, o que traz desafios extraordinários relacionados à segurança, o controle das fronteiras, o comércio internacional e a cooperação transfronteiriça entre os países membros do Mercosul.

A palavra "fronteira" originou-se do termo latim "*fronteira*" ou "*frontaria*", significando que as terras que estavam às margens, "na frente" ou "*in fronte*". O Brasil possui uma vasta faixa de fronteira (FF). Sua extensão total é de 23.086 km, sendo que estes se dividem em 15.719 km de fronteira terrestre. E 7.367 km de fronteiras marítimas. É considerado 5º maior país do mundo em área descontínua, o que equivale a 8.514.876,599 Km².

O país faz fronteira com nove países sul-americanos e a Guiana Francesa. Somente dois países sul-americanos não fazem fronteira com o Brasil: Equador e Chile. Compreende-se como região de faixa de fronteira o total de 150 km de largura ao longo da fronteira terrestre, percorrendo 11 estados e 588 cidades com população aproximada de 10 milhões de habitantes.

As fronteiras, mais precisamente entendidas como zonas de contato entre dois domínios territoriais distintos, apresentam um sentido ambíguo, no qual podem considerar-se essas zonas ou regiões, potencialmente, de conflitos e, ao mesmo tempo, lugar de troca entre culturas diferentes (Lemos; Rückert, 2011). A ocupação territorial do Brasil e a expansão das suas fronteiras são processos que aconteceram de forma simultânea, moldando, assim, a história da formação territorial de um país. Machado (1998) auxilia no esclarecimento sobre a distinção entre fronteira e limite:

> É bastante comum considerar os termos fronteira e limite como sinônimos. Existe, contudo, diferenças essenciais entre eles que escapam ao senso comum. A palavra fronteira implica, historicamente, aquilo que sua etimologia sugere – o que está na frente (...) mesmo assim, não tinha a conotação de uma área ou zona que marcasse o limite definido ou fim de uma unidade política. Na realidade, o sentido de fronteira era não de fim, mas do começo do Estado, o lugar para onde ele tendia a se expandir. (...) As diferenças são essenciais. A fronteira está orientada "para fora" (forças centrífugas), enquanto os limites estão orientados "para dentro" (forças centrípetas) (...) enquanto a fronteira pode ser um fator de integração, na medida que for uma zona de interpenetração mútua e de constante manipulação de estruturas sociais, políticas e culturais distintas, o limite é um fator de separação, pois separa unidades políticas e culturais distintas, o limite é um fator de separação, pois separa unidades políticas soberanas e permanece como um obstáculo fixo, não importando a presença de certos fatores comuns, físico-geográficos ou culturais (Machado, 1998, p. 42).

De acordo com o Decreto nº 12.038, de 29 de maio de 2024, a Política Nacional de Fronteiras (PNFron), visa à articulação e integração de ações entre os entes federativos e o setor privado para promover segurança, desenvolvimento sustentável, integração regional, direitos humanos, cidadania e proteção social nas regiões de fronteira brasileiras. A política busca reforçar a articulação de diversas políticas e aprimorar a governança, atuando na faixa de 150 km de largura paralela à linha divisória terrestre. Estes desafios, muitas vezes, acontecem devido às diferenças nas gestões dessas fronteiras, na implementação de políticas de segurança, na fiscalização de atividades ilegais e na distribuição dos recursos para lidar com esses assuntos relacionados à fronteira. Conforme Ramadam et al. (2024), a fronteira São Borja-Santo Tomé constitui um espaço estratégico para a integração regional, envolvendo relações econômicas, sociais e culturais entre as comunidades fronteiriças.

A presença de fronteiras abertas ou mal delimitadas podem gerar tensões entre os diferentes níveis de governo, necessitando coordenar ações para garantir a soberania, o desenvolvimento e a segurança da região. Podemos compreender a fronteira como um espaço de integração e não de separação.

São Borja e Santo Tomé são exemplos de cidades gêmeas que ficam localizadas na fronteira entre o Brasil e a Argentina, respectivamente. São Borja é uma cidade brasileira localizada na Fronteira Oeste do Estado do Rio Grande do Sul Enquanto Santo Tomé fica localizada na província de Corrientes, na Argentina. Ramadam et al. (2024), compreendem as cidades-gêmeas de São Borja e Santo Tomé como espaços de fronteira marcados pela proximidade territorial e pelas relações de integração entre Brasil e Argentina.

Destaca-se, neste sentido, que para o surgimento das Relações Internacionais existe a necessidade de ter Estados como organizações sociopolíticas em torno de um determinado território, ou seja, um espaço geográfico delimitado. Santos e Ruckert (2013) pontuam que a região de fronteira, em especial nas cidades gêmeas, é cenário de interações econômicas, socioculturais e políticas. O que a torna um local privilegiado para a promoção de políticas públicas de desenvolvimento e cooperação/integração.

Salienta-se as zonas de fronteira que segundo Santos e Ruckert (2013) aparecem como tema relevante, quando se procura refletir sobre as profundas transformações em curso, em nível mundial. Uma vez que constituem espaços particularmente sensíveis, relativamente às repercussões que esses novos processos alcançam em termos de suas dimensões locais.

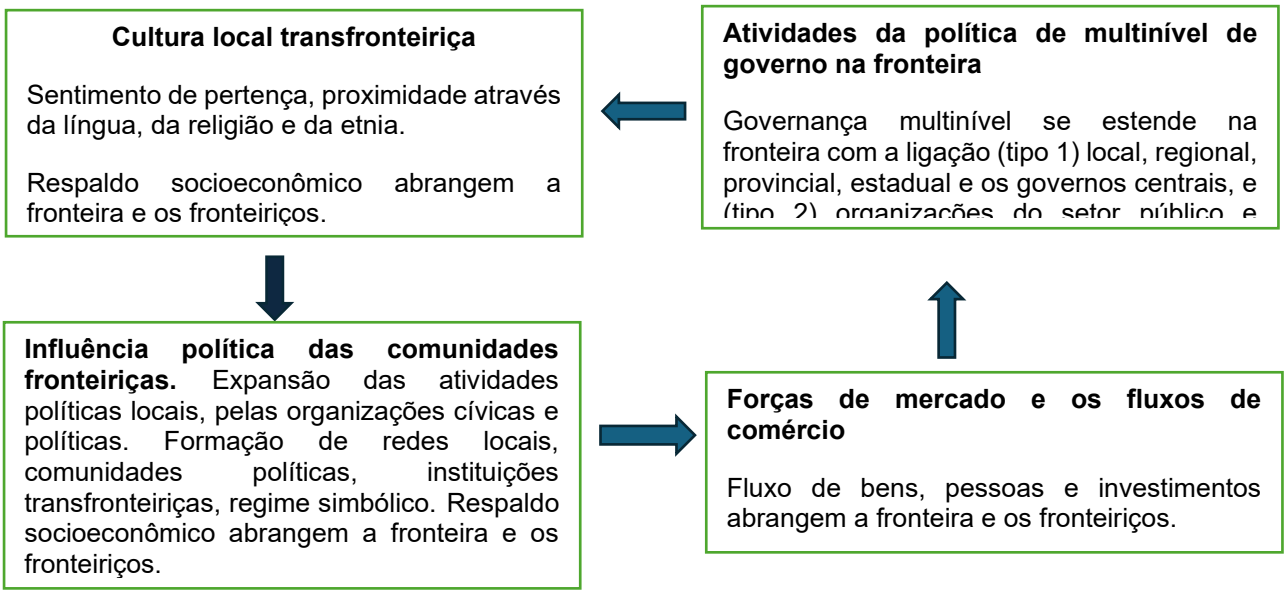
Ao mesmo tempo em que se flexibilizam para aumentar a rapidez dos fluxos econômicos entre os países. Elas se contraem para a passagem de fluxos populacionais, em especial, das migrações de lugares pobres para lugares ricos, aumentando a tensão entre os

povos em uma crescente de conflitos, que se expressam fundamentalmente por meio das diferenças raciais, religiosas, culturais e sociais. A fronteira limite está ligada a uma concepção precisa e definida de terreno. Porém fronteira faixa é mais abrangente e se refere a uma região. Separadas pelo rio Uruguai as cidades de São Borja-Brasil e Santo Tomé -Argentina, configuram-se como cidades coirmãs. Conforme Prado (2019) essas cidades fazem parte de uma região fronteiriça onde existe uma forte interação entre os dois países, abrangendo o comércio, a cultura e a mobilidade das pessoas.

> O ambiente fronteiriço que identifica o Mercosul, por exemplo, é marcado por intensos movimentos culturais, sociais, econômicos e políticos, não somente caracterizados como lugares de passagens ou experiências de travessias. É um ambiente que possui espaços de integração históricos permanentes e em muitas vezes, de características pragmáticas, como é o caso das cidades-gêmeas, onde a negociação, a integração e o compartilhamento de infraestrutura e de espaços comuns são constantes (Prado, 2019, p. 33).

Emmanuel Brunet-Jalilly (2012) observa que os estudos sobre a fronteira estão debruçados em quatro importantes lentes analíticas a saber: a) as forças do mercado e fluxos comerciais; b) as atividades da política multinível de governo na fronteira; c) a influência política das comunidades fronteiriças; d) a cultura local fronteiriça (*apud* Prado, 2019, p. 86).

QUADRO O3 – Teoria da Fronteira segundo Brunet-Jailly



Fonte: Brunet-Jailly (2012, p. 645 apud Prado, 2019), adaptado pelo autor (2015).

Um conceito operacional oferecido por Rebeca Steiman, segundo o qual seria uma região onde os Estados buscam cristalizar e estabilizar seu limite político visando à operacionalização de políticas territoriais (*apud* Prado, 2019, p. 88).

> A fronteira não pode ser mais pensada exclusivamente como franjas do mapa em cuja imagem se traduzem os limites espaciais, demográficos e econômicos de uma determinada formação social. Uma nova definição de fronteira mais abrangente torna-se necessária, capaz de captar sua especialidade – como espaço excepcionalmente dinâmico e contraditório – e a relação desta com a totalidade de que é parte. Para tanto há que deslocar a análise da fronteira de seu antigo terreno empírico, sem que isso signifique afastar-se da história concreta dos lugares (Becker, 1988, p. 62).

O conceito jurídico de faixa de fronteira é do período da República, quando a Lei nº 601, de 1890, criou a faixa de fronteira no país. A delimitação era de 66 km ao longo dos limites fronteiriços com os países limítrofes. Posteriormente, este limite foi expandido no Art. 66 da Constituição Federal (CF) de 1934 para 100 km, sendo que, no ano de 1937, na CF ampliou para 150 km, conforme o Art. 165. O Brasil faz fronteira com outros países, e se nota que a maioria dos municípios fronteiriços pertence a regiões pouco desenvolvidas economicamente. Em consequência, historicamente abandonadas pelos governantes e marcada pela dificuldade de acesso a bens e serviços públicos gratuitos e de qualidade. Neste sentido, é possível observar que a vulnerabilidade social pertence aos dois países fronteiriços.

A noção de zona de fronteira é um desenho metodológico para tratar os fluxos de bens, capitais e pessoas que caracterizam esses espaços, juntando as faixas de fronteira de cada lado do limite internacional. As interações e fluxos determinam um meio geográfico próprio de fronteira, só perceptível na escala local e regional (Machado, 2005). Neste contexto, entende-se a fronteira como espaço de convergência cultural, com hábitos limitados do início ao fim, e que são configurados por um intercâmbio cultural. Tais divergências são responsáveis pela construção de diversas definições para o conceito de fronteira.

O Brasil é considerado um dos maiores países do mundo em extensão territorial, possuindo 8.515.767,049 km², contando com uma população de 204.450.649 habitantes (IBGE, 2015).

Existem dois diferentes tipos de relações de fronteiras: fronteira natural, linha imaginária que segue o que foi acordado em tratados internacionais. E fronteira de faixa, que é a divisão de uma faixa terrestre de 150 km de largura, ao longo da linha de fronteira, regradas por normas para ocupação, trânsito e exploração econômica. Segundo Ramadam et al. (2024), a fronteira deve ser compreendida como um espaço de demandas, conflitos e experiencias socioeconômicas, exigindo políticas que considerem a realidade das populações fronteiriças.

Segundo estudos do Ministério da Integração Nacional (2019):

> A região da faixa de Fronteira caracteriza-se geograficamente por ser uma faixa de até 150 km de largura ao longo de 15.719 km da fronteira terrestre brasileira, que abrange 588 municípios de 11 Unidades da Federação: Acre, Amapá, Amazonas, Mato Grosso do Sul, Pará, Paraná, Rio Grande do Sul, Rondônia, Roraima e Santa Catarina. Essa área corresponde a 27% do território brasileiro e reúne uma população estimada em dez milhões de habitantes. O Brasil faz fronteira com dez países da América do Sul e busca a ocupação e a utilização da Faixa de Fronteira de forma compatível com sua importância territorial estratégica (Brasil, 2009, p.11)

QUADRO 04– Regiões de fronteira (faixa de fronteira) na América do Sul

País	Característica/ Denominação	Delimitação legal	Fator preponderante	Amparo legal
Argentina	Zona de fronteira e zona de seguridade de fronteiras	Variável (provincial)	Segurança	Dec. nº 887/94. Dec. 1648/2007.
Bolívia	Zona de seguridade	50 km 20 km	Segurança Socioeconômico	Art. 262, da constituição de 2009. Lei 3016/2005. Dec. 6737/2009.
Brasil	Faixa de fronteira e Zona de integração fronteiriça	150 km	Defesa Socioeconômico	Art. 20, da constituição de 1988. Lei 6634/1979. Dec. 85064/1980.
Chile	-	-	-	-
Colômbia	Zonas de fronteira	-	Socioeconômico	Art. 289 e 337 da constituição de 1991, reformada em 2005.
Equador	Franja fronteiriça	40 km	Socioeconômico	-
Guiana	-	-	-	-

Guiana Francesa	-	-	-	-
Paraguai	Zona de seguridade fronteiriça	50 km	Segurança	Lei 2532/2005. Dec. 7525/2011.
Peru	-	50 km	Segurança socioeconômico	Art. 71 da Constituição de 1993.
Suriname	-	-	-	-
Uruguai	Faixa	20 km com o Brasil	Socioeconômico	Lei 26523/2009. Dec. 5105/2204.
Venezuela	Franja de seguridade de fronteira	-	Segurança	Art. 327 da Constituição de 1999.

Fonte: Steiman (2012 *apud* Furtado, 2011).

O planejamento das regiões fronteiriças no Brasil se dá através da faixa de fronteira, a qual possui 150 km de largura entre o limite internacional estabelecido na fronteira e o interior do território brasileiro.

A faixa de fronteira foi estabelecida pela Lei nº 6.634, de 1979. Essa mesma lei também indicou outras providências quanto às práticas que nela podem ser desenvolvidas. Prado (2019) menciona que:

> A posição geográfica das cidades em relação ao limite estabelecido pelos Estados pode distinguir sua importância no tocante ao nível de interação e potencial de atuação internacional. As cidades situadas na linha de fronteira tendem a ter um papel mais relevante em relação às situadas nas zonas de fronteira, por exemplo. Desenvolvendo este raciocínio, as cidades localizadas no limite internacional do Estado, cortadas pela linha de fronteira e que possuem outra cidade congênere com o país vizinho, imperativamente nascem com a responsabilidade da integração e cooperação (Prado, 2019, p. 168).

Porém, todos estes estudos, apesar das suas importantes contribuições para o aprimoramento do entendimento das problemáticas de fronteira e as suas consequências nocivas também para a segurança em fronteira, limitam-se às abordagens disciplinares ou a questões específicas de legislação, de forças de segurança, de cultura e história.

Torna-se fundamental pensar a fronteira como uma região que possui semelhanças e diferenças socioculturais, seu fluxo de informações é seletiva e poroso, o que permite refletir sobre uma justaposição sócio territorial fronteiriça. A fronteira constitui um recorte analítico e espacial de diversas realidades sociais, políticas, econômicas e culturais. Ela representa uma atuação social e econômica de sociedades atuando de forma conjunta e integrada. Além disso, a fronteira é um espaço de conflitos transculturais e identitários.

Para Becker (1988, p. 60)" A fronteira deve ser compreendida como um espaço em transformação, marcado pela atuação do Estado, pelas relações econômicas e pelas dinâmicas sociais". Nesse sentido, a fronteira não representa apenas uma separação territorial, mas também um espaço de articulação entre diferentes territórios e sociedades. A região de fronteira brasileira foi estabelecida com o nome de faixa de fronteira, em 1974, delimitada a 150 km a partir do limite internacional, respeitando o recorte municipal. A criação desse território foi feita sob a óptica da segurança nacional, sendo até hoje um espaço carente de políticas públicas consistentes que promovam o desenvolvimento econômico (Machado, 2005). A menos que haja aprovação prévia do Conselho de Segurança Nacional, são vedadas as seguintes práticas:

QUADRO O5- Vedações de Acordo com a Lei Nº 6.634/1979

I - Alienação e concessão de terras públicas, abertura de vias de transporte e instalação de meios de comunicação destinados à exploração de serviços de radiodifusão de sons ou radiodifusão de sons e imagens;
II- Construção de pontes, estradas internacionais e campos de pouso;
III - estabelecimento ou exploração de indústrias que interessem à Segurança Nacional, assim relacionadas em decreto do Poder Executivo.
IV - Instalação de empresas que se dedicarem às seguintes atividades: a) pesquisa, lavra, exploração e aproveitamento de recursos minerais, salvo aqueles de imediata aplicação na construção civil, assim classificados no Código de Mineração; b) colonização e loteamento rurais;
V - Transações com imóvel rural, que impliquem a obtenção, por estrangeiro, do domínio, da posse ou de qualquer direito real sobre o imóvel;
VI - Participação, a qualquer título, de estrangeiro, pessoa natural ou jurídica, em pessoa jurídica que seja titular de direito real sobre móvel rural (Brasil,1979).

Fonte: Elaborado pelo autor

Outro conceito muito utilizado sobre regiões fronteiriças é o de cidades gêmeas, “adensamentos populacionais cortados pelo limite internacional, mas que conformam um aglomerado urbano. Em geral, nas cidades-gêmeas há grande interação transfronteiriça” (Sant’Anna, 2013, p. 1216) “como localidades de uma rede regional, nacional e transnacional”.

Nas fronteiras “é possível analisar e compreender a dinâmica da multiplicidade de fluxos e intercâmbios, onde ocorrem interações, formam-se novas alianças, revelam-se novas identidades sociais e culturais, bem como instauram-se conflitos de variadas ordens” (Ceolin, p.46; Colvero; Santos, 2016, p. 44).

O fato é que a integração já ocorre nas localidades fronteiriças habitadas muito antes de os Estados efetivarem suas relações com outros Estados. Na contemporaneidade, o senso comum utiliza muitas vezes os termos fronteira e limite como se fossem sinônimos.

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

Segundo Machado (1998), a fronteira está orientada “para fora” (forças centrífugas) e o limite “para dentro” (forças centrípetas). A primeira é considerada como uma fonte de ameaça e perigo (por poder desenvolver interesses contrários aos do governo central).

Já o segundo não possui existência material, é um polígono e é mantido pelo Estado. Outro diferencial é o fato de que a fronteira se constitui como um lugar de comunicação e troca e o limite é um elemento de separação entre unidades políticas soberanas, sustentado por bases jurídicas (Machado, 2000).

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

Para se ter uma melhor compreensão da delimitação do *lócus* deste estudo, é importante abordar brevemente a contextualização das fronteiras e das relações de cidades gêmeas que o Brasil possui e, mais especificamente, o Estado do Rio Grande do Sul, visto que este possui fronteiras internacionais com Argentina e Uruguai.

Tendo como objeto do presente estudo as cidades de São Borja-BR e Santo Tomé-AR, as quais tem como relevância primordial o Centro Unificado de Fronteiras (CUF). O qual é único com essa infraestrutura na América do Sul.

O termo “cidades gêmeas” apareceu pela primeira vez em referência a duas cidades, Minneapolis e Saint Paul, situadas em margens opostas do rio Mississippi (EUA), que se desenvolveram através de uma complexa complementaridade econômica (Prado, 2019, p. 169).

As cidades-gêmeas são duas ou mais cidades situadas próximas uma da outra, em lados opostos de uma fronteira, compartilhando uma forte conexão econômica, cultural, histórica e social. Elas desempenham um papel importante em diversos aspectos, ajudando a reduzir barreiras e facilitando o trânsito de pessoas, bens e serviços. De acordo com a Portaria n. 125 de 21 de março de 2014, do Ministério da Integração Nacional, agrega os municípios categorizando-se como cidades-gêmeas.

QUADRO 06– Lista das cidades-gêmeas arroladas na Portaria n. 1125, de 21 mar

1	Assis Brasil (AC)	**19**	Capanema (PR)**
2	Brasiléia (AC)	**20**	Foz do Iguaçu (PR)
3	Epitaciolândia (AC)	**21**	Guaíra (PR)
4	Santa Rosa do Purus (AC)	**22**	Santo Antônio do Sudoeste (PR)**
5	Tabatinga (AM)	**23**	Aceguá (RS)
6	Oiapoque (AP)	**24**	Barra do Quaraí (RS)
7	Bonfim (RR)	**25**	Chuí (RS)
8	Pacaraima (RR)	**26**	Itaqui (RS)
9	Bela Vista (MS)	**27**	Jaguarão (RS)
10	Coronel Sapucaia (MS)*	**28**	Porto Maua (RS)**
11	Corumbá (MS)	**29**	Porto Xavier (RS)
12	Mundo Novo (MS)	**30**	Quaraí (RS)
13	Paranhos (MS)	**31**	Santa Vitória do Palmar (RS)
14	Ponta Porã (MS)	**32**	Santana do Livramento (RS)
15	Porto Murtinho (MS)	**33**	São Borja (RS)
16	Cáceres (MT)**	**34**	Uruguaiana (RS)
17	Guajará-Mirim (RO)	**35**	Dionísio Cerqueira (SC)
18	Barracão (PR)	**-**	-

*Municípios agregadas após a republicação da Portaria n. 125.
**Município indicado pela Portaria n. 213 e localidade fronteiriça vinculada.
Fonte: Brasil (2014, p. 1) e Brasil (2016, p. 1).

Na Portaria n.125, de 21 de março de 2014, do Ministério da Integração Nacional, e Portaria n. 213, de 19 de julho de 2016

QUADRO O7- Cidades-gêmeas da Fronteira Oeste, países vizinhos e suas características:

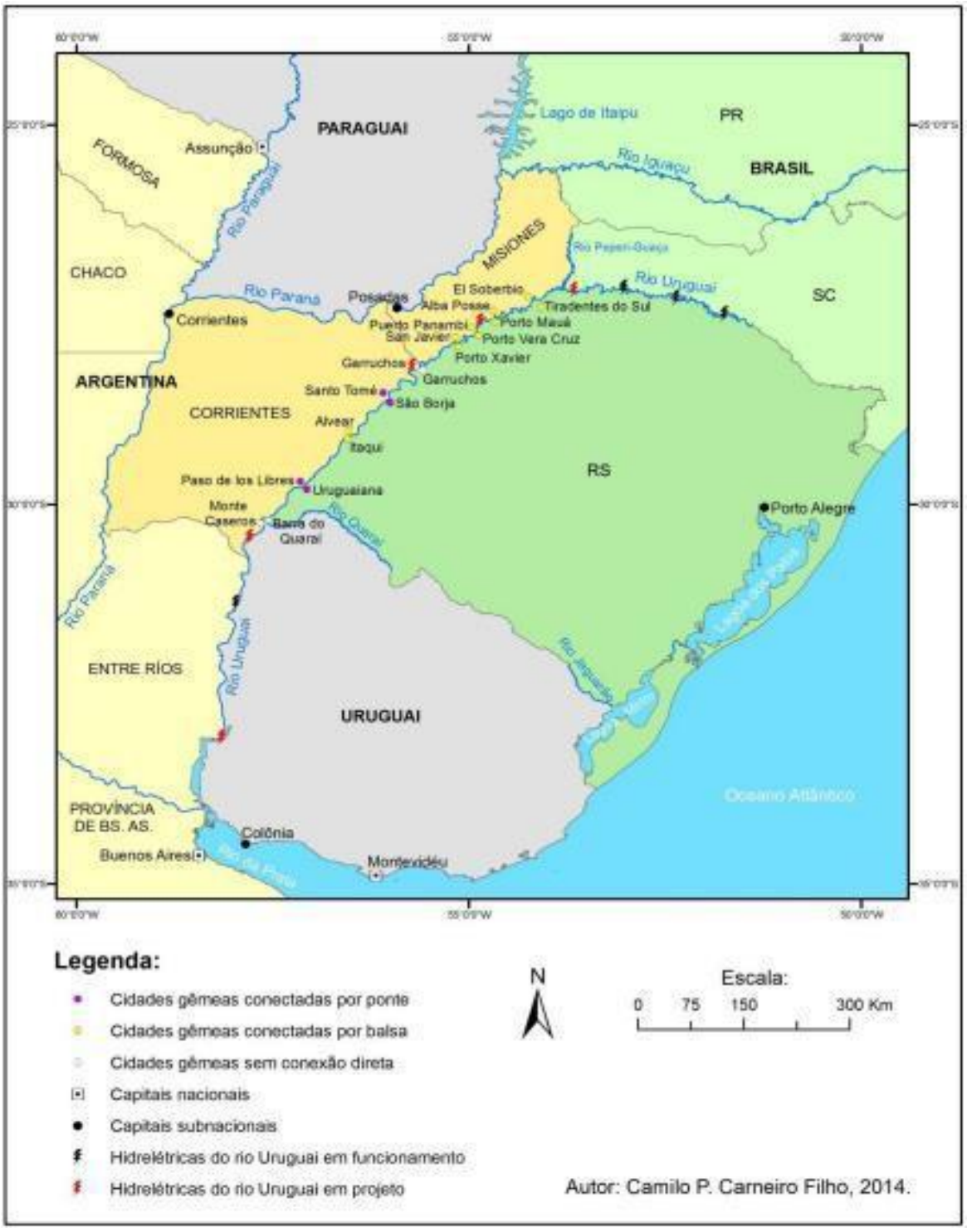
SB-BR ST-AR	IT-BR AL-AR	UR-BR PL-AR	SL-BR RI-UR
● Localizada no extremo oeste do Rio Grande do Sul.	● Localizada no extremo oeste do Rio Grande do Sul.	● Localizada no extremo oeste do Rio Grande do Sul.	● Localizada no extremo oeste do Rio Grande do Sul.
● Cidade brasileira com forte influência da cultura missioneira.	● Travessia via balsa.	● As duas cidades são ligadas pela Ponte Internacional.	● A fronteira é praticamente invisível.
● Cidade histórica, conhecida como "Terra dos Presidentes" Getúlio Vargas e João Goulart.	● Economia baseada em agropecuária e comércio.	● Economia baseada em agropecuária, logística e comércio.	● Divisa seca.
● Economia baseada em agropecuária e comércio.	● Permite transporte rodoviário (via balsa), é essencial para o comércio e trânsito de pessoas entre os dois países.	● Permite tráfego rodoviário, é essencial para o comércio e trânsito de pessoas entre os dois países.	● Livre Comércio e circulação de pessoas.
● As duas cidades são ligadas pela Ponte Internacional.	● Existe alfândega e controle de imigração.	● Tríplice fronteira.	● Destino de compras para brasileiros.
● Permite tráfego rodoviário, é essencial para o comércio e trânsito de pessoas entre os dois países.		● Existe uma alfândega e controle de imigração integrado (CUF).	
● Possui forte presença histórica e cultural.			
● Existe uma alfândega e controle de imigração integrado (CUF).			

Fonte: Elaborado pelo autor

Todas estas cidades de fronteiras, são consideradas cidades-gêmeas fronteiriças pela sua definição clássica e por estarem situadas geograficamente em países diferentes, por serem países interdependentes, por ter infraestrutura de ligação direta, e compartilharem relações sociais e econômicas cotidianas. Em geral, nas cidades gêmeas há grande interação transfronteiriça" (Sant'anna, 2013, p. 1216). Assim, são localidades que pertencem a uma rede

regional, nacional e transnacional. Como descrito por Bento (2015), quando reconhecida a existência da integração nas localidades fronteiriças pelo Estado, cresce o número de políticas públicas estaduais e federais destinadas a essas regiões.

FIGURA 19: Cidades Gêmeas na fronteira Brasil – Argentina



Fonte: Carneiro Filho, C. P.; 2013

No Brasil são reconhecidas 35 cidades-gêmeas. O Rio Grande do Sul contém 11 delas: Aceguá, Barra do Quaraí, Chuí, Itaqui, Jaguarão, Porto Mauá, Porto Xavier, Quaraí, Santana do Livramento, São Borja e Uruguaiana (Brasil, 2016). Conforme a tipologia criada por Bento (2015), existem três modelos de cidades fronteiriças, que possuem menor ou maior grau de interação. São: 1) cidades da faixa de fronteira; 2) cidades gêmeas de fronteira e 3) cidades conturbadas de fronteira. Os municípios em questão por exemplo, São Borja e Santo Tomé são considerados cidades-gêmeas de fronteira. Para Bento (2015), as cidades gêmeas assumem um papel protagonista na integração regional, pois as relações construídas entre as populações fronteiriças contribuem para aproximar os territórios e fortalecer a integração sul-americana. Há a possibilidade de analisar as cidades gêmeas como protagonistas da integração. A integração já é algo recorrente nas cidades fronteiriças antes mesmo de ser reconhecida e institucionalizada pelos Estados. Isto é, a integração é fruto da cooperação e a interação dos atores subnacionais que se encontram nessas localidades.

> Consequentemente, a integração já se apresenta como uma prática recorrente nas cidades fronteiriças, anterior mesmo ao seu reconhecimento e à sua institucionalização pelos Estados. Nesse sentido a integração resulta das relações de cooperação e interação estabelecidas entre os atores subnacionais presentes nessas localidades (Mendes; Ceolin; Colvero; 2019, p. 84).

Atualmente, a integração entre São Borja e Santo Tomé ocorre de forma contínua e ultrapassa a função de simples passagem entre os dois países Brasil e Argentina. No CUF diferentes atores brasileiros e argentinos compartilham um mesmo espaço de circulação, trabalho e prestação de serviços, possibilitando o contato permanente entre as instituições, trabalhadores, comerciantes e usuários da fronteira. O CUF pode ser compreendido como um espaço de integração vivenciada, no qual a fronteira deixa de representar apenas uma linha de separação e passa a constituir um espaço de relações, de integrações, de cooperação e interesses compartilhados. Entre os entes subnacionais. Acredita-se que o CUF estabelece um espaço concreto de cooperação entre as pessoas. No qual as necessidades de uma cidade repercutem diretamente na outra. Pois a integração não acontece exclusivamente por meio das decisões governamentais, porém por meio das relações estabelecidas diariamente entre os atores locais e pelas ações conjuntas voltadas ao funcionamento de integração fronteiriça e ao desenvolvimento binacional.

Neste contexto, a integração entre as cidades coirmãs também se manifesta na cultura, por meio da aproximação entre ambas as comunidades, instituições e manifestações artísticas e tradicionais. As ações conjuntas, os eventos culturais e a valorização da história comum

aproximam os dois lados da fronteira. Além disso, demonstram que a integração não ocorre somente pela circulação de pessoas e mercadorias. No entanto, pelo compartilhamento de conhecimentos, costumes e identidades. De tal modo que a cultura se torna mais um elemento de aproximação e cooperação entre as cidades gêmeas. Há, inclusive iniciativas atuais de calendário cultural conjunto, festivais de música, dança e ações relacionadas ao patrimônio missioneiro.

Aponta-se que "a zona de fronteira é o espaço geopolítico construído pelas interações locais e regionais [...] e a faixa de fronteira tem seu sentido a partir das interações nacionais" (Furtado, 2013, p. 45). Por fim, a fronteira transcende os seus limites, se expande e adquire novo formato. E é nessa instância que a integração e o desenvolvimento surgem como motivação à união e à cooperação entre os entes subnacionais dos espaços fronteiriços. Conforme Becker (1988, p. 61): "A fronteira passa a ser compreendida como espaço de articulação e de integração, superando a ideia de limite e assumindo novas funções diante das transformações regionais". As cidades gêmeas apresentam facilidades à integração, contando com um acentuado fluxo de capitais, mercadorias e pessoas. No entanto, também podem apresentar inúmeros problemas relacionados ao contrabando, entorpecentes, evasão de divisas, entrada de indivíduos ilegais, tráfico humano, violência entre as outras questões. A sua existência está ligada a processos históricos, as características territoriais da zona de fronteira, a densidade, a distribuição demográfica, a localização dos eixos de conexão terrestres, as políticas públicas, planejamentos governamentais e a presença de obstáculos naturais.

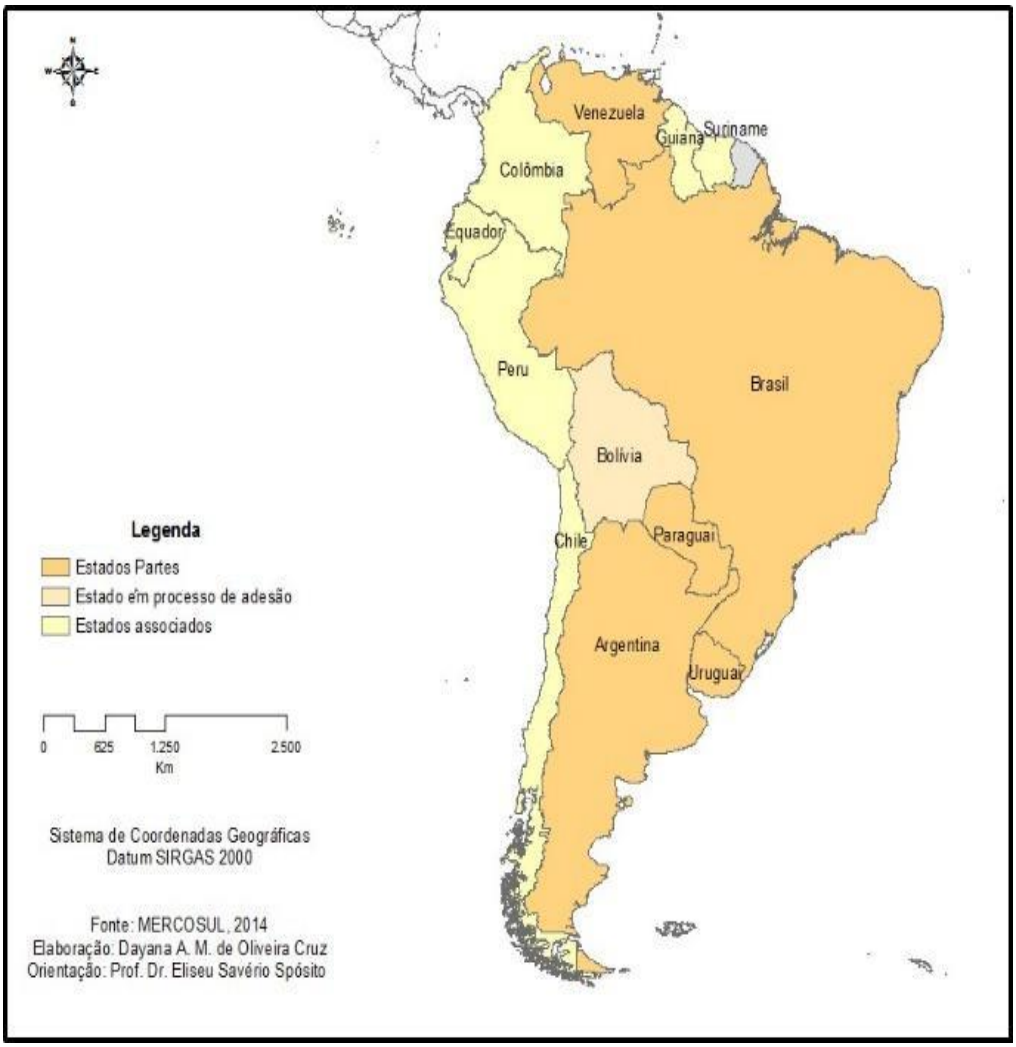
4.1 A relevância de discorrer sobre o Mercosul

Nesse contexto, a integração fronteiriça ganha uma maior importância quando analisada a partir das iniciativas de aproximação entre os países sul-americanos. O Mercosul representa um relevante marco desse processo. Já que pode estimular as relações econômicas, sociais, culturais e institucionais entre os países que o compõem. Do mesmo modo, compreender a sua formação e os seus objetivos torna-se fundamental para analisar as transformações ocorridas nas regiões de fronteira e as suas formas de cooperação. Ainda diante de muitas críticas endereçadas ao Mercosul, o exame de análises realizadas até hoje revela que junto às leituras pessimistas, existem outras bastante otimistas em relação ao desempenho do bloco. As pessimistas relacionam-se basicamente aos compromissos assumidos pelo Tratado de Assunção (1991), focados fundamentalmente em aspectos econômicos, comerciais e institucionais. Ao realizar-se um balanço da trajetória do bloco, tais análises constatam a

precariedade dos avanços nessas áreas e a ausência de fatores estruturais e conjunturais favoráveis à reversão desse desempenho.

O MERCOSUL - Mercado Comum do Sul é uma união aduaneira formada por países da América do Sul. Tendo como membros desta união os Países: Brasil, Argentina, Uruguai e Paraguai, Estados partes e os Estados Associados. Os Estados Associados são: Bolívia, Chile, Peru, Colômbia, Equador, além da Guiana e Suriname. Também existem dois países observadores a Nova Zelândia e o México.

FIGURA 20- Participação dos países sul-americanos no MERCOSUL



Fonte: MERCOSUL, 1994. Elaboração por Oliveira Cruz

Conforme o Tratado de Assunção, datado em 26 de março de 1991, o processo envolveu a assinatura de acordos para contribuir com o comércio entre os países membros e a

criação de uma tarifa externa comum, cooperando em áreas como transporte e agricultura. O objetivo principal do Mercosul é desenvolver a integração econômica, comercial e política entre seus membros, viabilizando o comércio, a circulação de pessoas e a cooperação em diversas áreas. Ramadam et al. (2024, p. 50):" No Mercosul, por exemplo, é justamente nas regiões de fronteira que a paradiplomacia ganha ênfase" (Ramadam et al, 2024, p.50). O bloco busca criar uma maior união entre os países membros, promovendo o desenvolvimento regional e a redução de desigualdades e fortalecendo o processo de integração regional.

> A preocupação em promover uma aproximação com os países vizinhos é uma política recente que inverte a lógica de "estar de costas" para os países que estão territorialmente próximos. No período geopolítico em que as fronteiras tinham enfoque de contenção, a preocupação com as infraestruturas de ligação com os países lindeiros era praticamente nula. Contudo, a inversão dessa lógica, no cenário contemporâneo, caracterizado por tendências de integração regional, torna-se estratégico a conexão física entre os dois países (Dietz, 2008, p. 18).

A ideia do Mercosul passa a criar corpo com a aproximação entre Brasil e Argentina, no contexto do fim da Guerra Fria, no cenário global e do restabelecimento dos regimes democráticos, no contexto sub-regional, bem como, pelas dificuldades de desenvolvimento, das condições econômicas internas, dos problemas na política macroeconômica e restrições derivadas da dívida externa, de ambos os países. A integração de países em blocos regionais poderá transformar as regiões de fronteira, por sua própria localização geográfica, em zonas de cooperação e sinergia entre países vizinhos (Steiman, 2002 *apud* Furtado, 2011, p. 373). Ao longo dos anos, o bloco passou por diferentes fases. Com base na análise de indicadores econômicos, políticos e sociais de integração, Hoffmann, Coutinho e Kfuri (2008, p. 103) identificaram três fases do Mercosul, a saber:

> A primeira pode ser chamada de fase de formação e compreende o período entre 1991 e 1997, durante o qual é constituída a estrutura institucional do bloco. A ênfase é dada ao aspecto comercial do processo de integração, com a criação de órgãos destinados a tratar do tema. A segunda fase, que vai de 1998 a 2002, foi uma fase de crise, como um reflexo da crise econômica pela qual os países passavam. Uma terceira fase se delineia a partir de 2003, quando há uma retomada do processo de integração, coincidindo com uma renovação na política doméstica dos países, com governos mais alinhados com a esquerda chegando ao poder: no Brasil, Luis Inácio Lula da Silva, na Argentina, Néstor Kirchner, e no Uruguai, Tabaré Vázquez (Hoffmann et al, 2008, p.103).

Além da agenda comercial, também foram registrados avanços em questões trabalhistas. Em 1998, foi aprovada a Declaração Sócio Trabalhista e assinado um acordo regional sobre segurança social. Nessa fase, tais aspectos ocorreram perante o impacto das crises internacionais sobre as economias do bloco, consubstanciado na desvalorização do câmbio

brasileiro, em 1999, e mediante a conversibilidade da moeda argentina, em 2001, acompanhados de recessão econômica, inflação e problemas sociais.

Com isso, o início da segunda fase (1998-2002) coincidiu com o esgotamento do modelo de abertura econômica adotado no início da década de 1990 e com o surgimento de agudos problemas sociais acompanhados de desdobramentos políticos e eleitorais. Chegaram ao poder forças políticas progressistas comprometidas prioritariamente com agendas de inclusão social. Além disso, no cenário internacional, houve o retorno de preocupações estratégicas decorrentes dos atentados de 11 de setembro de 2001, nos Estados Unidos, gerando um contexto menos confiável e propício a projetos liberais.

A terceira fase (2003-2008) que se iniciou com a adoção de políticas desenvolvimentistas e de inclusão social implementadas por governos progressistas recém-chegados ao poder, coincidiu com a recuperação da economia e do comércio mundial. Nela, se observa a retomada do crescimento econômico dos países do bloco caracterizado por uma convergência da política cambial, padrões de solvência fiscal e monetária, menor vulnerabilidade do setor externo percebida pelos saldos positivos da balança de transações correntes, além de uma inflação mais baixa, bem como o próprio aumento da participação do comércio do Mercosul no comércio mundial.

Pode-se dizer que essa fase de relativa recuperação do bloco se encerra com a crise internacional de 2008, cujos sinais já se faziam notar em 2007 no decréscimo do PIB mundial, decorrente de problemas no mercado financeiro internacional originados no mercado imobiliário dos Estados Unidos. Os desdobramentos dessa crise, certamente, iniciaram outro período cujos contornos ainda são incertos. Nesse sentido, Curzel (2013, p. 92-93) constata que as "transações comerciais intrabloco, as quais viveram seu apogeu entre 1991 e 1998 [...] encontraram uma relativa constância a partir de 2003 até a última crise financeira internacional, em 2008, a partir da qual não podemos prever seu comportamento". Ao Mercosul estão expostas fragilidades, entre elas as desigualdades de seus países membros, poucos recursos para financiamento de programas à implementação de convergências estruturais, a competitividade e a coesão social. Seus países membros possuem uma variedade enorme de riquezas, fontes naturais, biodiversidades e recursos energéticos. Mas a sua maior riqueza é a população, com sua diversidade cultural, étnica, linguística e religiosa.

A reabilitação do bloco passou a ser buscada a partir do incremento da agenda com temas políticos e sociais, viabilizando, como foi observado por Lima (2005) e Beshara (2009), "o surgimento de um regionalismo menos focado no comércio ou na integração física e produtiva, como nos anos 1990, mas 'abarcando dimensões sociais, culturais e identitárias'"

(Mallmann, 2013, p. 200). O novo acordo de livre comércio entre o Mercosul e a União Europeia (UE) assinado em janeiro de 2026, tem como objetivo reduzir ou eliminar tarifas em 90% dos produtos comercializados ao longo de 10 anos. O referido tratado cria um mercado para milhões de consumidores facilitando o comércio de carnes, etanol, automóveis e máquinas. No mercado europeu aumentando a competitividade, embora enfrentando resistência de setores agrícolas em países europeus como a França.

De acordo com dados da Comissão Europeia, o Brasil responde por mais de 82% de todas as importações europeias originadas no Mercosul. E por cerca de 79% das exportações do bloco sul-americano destinadas ao velho continente. Após 25 anos de tentativas de acordo, o tratado reúne cerca de 720 milhões de pessoas. E um Produto Interno Bruto (PIB) de US$22 trilhões, cerca de R$118,4 trilhões de reais.

A assinatura do acordo, é vista como um marco histórico para o Brasil, promovendo inserção no mercado europeu e aumentando a competitividade. A seguir serão pontuados alguns dos principais impactos do Acordo. Redução tarifária: Eliminará tarifas sobre cerca de 91% dos produtos da UE em até 15 anos. A UE liberará 95% das tarifas para o Mercosul em até 12 anos. Setores beneficiados: As exportações brasileiras de produtos agrícolas (carne, açúcar, arroz). Maior competitividade para o setor industrial (máquinas, autopeças, aeronaves). Comércio digital e investimentos: O acordo inclui regras para facilitar investimentos e fortalecer o comércio digital. Sustentabilidade: O texto equilibra o comércio com exigências ambientais mais rígidas. Vigência: O acordo prevê uma vigência provisória dos aspectos comerciais após aprovação do Parlamento Europeu, seguida de ratificação pelos parlamentos nacionais dos países membros. Com impacto perceptível no final de 2026 e 2027.

4.2 Estrutura e funcionamento

O Mercosul – Mercado Comum do Sul é constituído por 03 órgãos: o Conselho do Mercado Comum do Sul (CMC), órgão superior, que orienta politicamente o processo de integração; o Grupo Mercado Comum (GMC), que trabalha pelo funcionamento cotidiano do bloco e a Comissão de Comércio (CCM) responsável pela administração dos instrumentos comuns de política comercial.

Durante a história, o Mercosul criou organismos de caráter permanente entre eles: o Alto Representante Geral do Mercosul (ARGM), o instituto de Políticas Públicas em Direitos Humanos (IPPDH), o Instituto Social do Mercosul (ISM), o Parlamento do Mercosul (PARLASUR), a Secretaria do Mercosul (SM), o Tribunal Permanente de Revisão (TPR), a

unidade de Apoio à Participação Social (UPS) e o Fundo para a Convergência Estrutural (Focem).

> Essas experiências podem ser consideradas como um laboratório que servirá de subsídio para que Governos Federais possam trabalhar melhor sobre suas Políticas Públicas de Integração entre os países em busca de um Desenvolvimento mais adequado para esse território (Ramadam et al, 2024, p.40.

A criação do Focem se deu por meio do Decreto nº 1.901 e das Decisões CMC nº 45/04 e nº 18/05. O Fundo para a Convergência Estrutural do Mercosul (Focem), foi criado pelo Conselho do Mercado Comum, órgão superior do Mercosul em dezembro de 2004. Com sede em Montevideo.

Com objetivo de financiamento de programas para promoção da convergência estrutural, desenvolver a competitividade, promover a coesão social, apoiar o financiamento da estrutura institucional e o fortalecimento do processo de integração.

Conforme Carranza (2011) tais mudanças apontadas por Dabène seriam: 1) a possibilidade de adoção do mecanismo da "via rápida" para a entrada em vigência de projetos e normas tramitados via Parlasul; e 2) a autorização dada à Secretaria do Mercosul para administrar os recursos do FOCEM. "*De esta manera, los sócios del Mercosur mantienen la estructura intergubernamental establecida en el Protocolo de Outro Preto de 1994, mientras que introducen un potencial proceso supranacional de toma de decisiones por la puerta trasera"* (Carranza, 2011, p. 41).

O referido Protocolo de Ouro Preto foi ratificado em 17 de dezembro de 1994, e seu texto reflete a preponderância da posição do Brasil, bem como as garantias de manutenção da estrutura flexível adotada no período de transição, vindo este a trazer apenas algumas inovações. Às instituições que possuem poder de decisão criadas pelo Tratado de Assunção, acrescenta-se a Comissão do Comércio do Mercosul (CCM). Cujo principal objetivo é a promoção de uma política comercial comum (Ventura, 2003).

Também foi instituído o Fórum Consultivo Econômico e Social (FCES), um órgão de representação dos setores econômicos e sociais, que tem como principal objetivo formular recomendações ao Grupo Mercado Comum (GMC).

O Protocolo de Ouro Preto também outorga personalidade jurídica ao Mercosul e define as características do conjunto do sistema institucional, do qual fazem parte os órgãos com poder decisório, que são o Conselho Mercado Comum (CMC), o Grupo Mercado Comum (GMC) e a Comissão do Comércio do Mercosul (CCM), a Comissão Parlamentar Conjunta (CPC), o

Fórum Consultivo Econômico e Social (FCES) e a Secretaria Administrativa do Mercosul (SAM) (Ventura, 2003). Ramadam et al. (2024) destacam que as regiões fronteiriças constituem espaços de experiências socioeconômicas diversas, nas quais as relações entre os países do Mercosul se concretizam por meio das interações e demandas das populações fronteiriças.

4.3 Integração Fronteiriça e o Papel do Centro Unificado de Fronteira

Os processos de integração regional ganharam maior relevância na América do Sul a partir das iniciativas voltadas ao fortalecimento da cooperação econômica entre os países do continente. Nesse cenário, o Mercosul representa uma das principais experiências de integração regional, buscando promover a livre circulação de bens, serviços e fatores produtivos entre os Estados-membros.

A integração fronteiriça constitui uma dimensão essencial desse processo, uma vez que é nas regiões de fronteira que os efeitos das políticas de integração tornam-se mais visíveis. As cidades-gêmeas assumem papel estratégico nesse contexto por concentrarem fluxos econômicos e institucionais responsáveis pela articulação entre os países.

A construção da Ponte Internacional da Integração São Borja–Santo Tomé, inaugurada em 1997, representou um marco para a consolidação das relações econômicas e logísticas entre Brasil e Argentina. Sua localização estratégica transformou a região em um importante corredor de circulação de mercadorias no âmbito do Mercosul.

Associado à ponte encontra-se o Centro Unificado de Fronteira (CUF), concebido como mecanismo de gestão compartilhada entre os dois países. Sua finalidade consiste em integrar os procedimentos de controle aduaneiro, migratório e sanitário, reduzindo barreiras burocráticas e promovendo maior eficiência operacional.

Sob a perspectiva das políticas públicas, o CUF pode ser compreendido como uma estrutura institucional destinada a facilitar a cooperação binacional, fortalecer a governança fronteiriça e ampliar a integração territorial.

Além de suas funções administrativas, sua atuação influencia diretamente a dinâmica econômica regional, contribuindo para o desenvolvimento das atividades comerciais, logísticas e de prestação de serviços. Dessa forma, o Centro Unificado de Fronteira ultrapassa sua condição de infraestrutura física, configurando-se como instrumento de política pública voltado à integração regional e ao desenvolvimento socioeconômico das cidades-gêmeas São Borja - Santo Tomé.

Sua análise permite compreender como mecanismos institucionais compartilhados. Podem contribuir para a construção de espaços transfronteiriços mais integrados, cooperativos e competitivos.

A integração é o processo em que os países de uma mesma região se conectam para contribuir em diferentes áreas, como na economia, política, cultura e segurança. O objetivo é o fortalecimento dos laços entre eles, facilitar o comércio, melhorar a infraestrutura e promover o desenvolvimento de toda a região.

O tema integração está em discussão no mundo todo, impulsionando o desenvolvimento econômico, social e político, gerando a necessidade de os países investirem na formalização de acordos e tratados em cenário global.

No Mercosul, a integração regional ajuda a criar uma área de livre comércio entre os países membros, reduzindo tarifas e barreiras comerciais, além de promover a cooperação em questões como transporte, logística, energia e meio ambiente. Essa união também busca fortalecer a posição dos países na economia global, promovendo maior estabilidade e oportunidades para todos os moradores de área fronteiriça.

Como consequência desse processo, as fronteiras se perpetuam em constante expansão. O livre comércio surge como uma característica do mundo em transformação, como uma etapa para o crescimento econômico. Nesse sentido, "a abertura comercial é o elemento incentivador da economia mundial, permitindo globalizar o mundo, principalmente em suas relações comerciais" (Preuss, 2014, p. 4).

Na fronteira de São Borja e Santo Tomé, busca-se sempre pelo desenvolvimento da região, oportunidades e perspectivas positivas entre a população das duas cidades de fronteira.

> A implementação das chamadas políticas de ordenamento territorial deixa mais clara a necessidade de considerar duas características básicas do território: em primeiro lugar seu caráter político – no jogo entre "macropoderes" políticos institucionalizados e os "micropoderes", muitas vezes mais simbólicos, produzidos e vividos no cotidiano das populações; em segundo lugar, seu caráter integrador – o Estado em seu papel – redistributivo e os indivíduos e grupos sociais em sua vivência concreta com os "ambientes" capazes de reconhecer e de traçar o espaço social em todas as suas múltiplas dimensões (Haesbaert, 2011, p. 76).

Ao finalizar-se uma parte dessa discussão, entende-se que a integração fronteiriça entre os municípios de São Borja-Santo Tomé acontecem por meio das relações construídas diariamente entre essas cidades-gêmeas. As atividades econômicas, a circulação de pessoas e o transporte de mercadorias aproximam esse espaço e fortalecem os vínculos internacionais.

QUADRO 08– Noções de território agrupadas em três vertentes básica

VERTENTES	CARACTERÍSTICA	DIFUSÃO	CONCEITO TERRITÓRIO
POLÍTICA	Jurídico-Política Espaço-poder Poder institucionalizado	Alta	Espaço delimitado e controlado, através do qual se exerce um determinado poder, na maioria das vezes relacionado ao poder político estatal.
CULTURAL	Culturalista Dimensão simbólica Subjetiva	Média	Produto da apropriação ou valorização simbólica de um grupo em relação ao seu espaço vivido.
ECONÔMICA	Economicista Dimensão espacial	Baixa	Fonte de recursos e/ou produto da divisão "territorial" do trabalho (aqui incorporado ao embate entre classes sociais).
NATURAL	Equilíbrio Concepção antiga	Baixa	Base das relações entre sociedade e natureza. Comportamento natural do homem em relação ao seu ambiente físico.

Fonte: Adaptado de Haesbaert (2011, p. 40-41) e Prado (2019, p. 80).

Segundo Deutsch (1982, p. 223), o conceito de integrar está relacionado à composição de um todo com as partes, isto é, a transformação das unidades previamente separadas em partes elementares de um sistema harmônico. Desse modo, a integração "é um relacionamento entre as unidades, no qual elas são mutuamente interdependentes e em conjunto produzem propriedades de sistema que isoladamente não teriam". Entender esse conceito evidencia a necessidade de se estabelecer políticas para que cidades possam alavancar desenvolvimento em sincronia e de forma sistêmica. Assim sendo, a integração fronteiriça é concebida como:

> *Cuando los países que comparten un límite internacional emprenden acciones conjuntas que impliquen algún efecto en los territorios colindantes, se está ante una política de integración fronteriza. Ya sea que las autoridades de los gobiernos centrales o las de gobiernos locales emprendan entendimientos que permitan acciones conjuntas, es posible hablar de programas de integración fronteriza. La integración fronteriza es un instrumento apto para encarar proyectos y acciones que aumenten las relaciones económicas y sociales entre zonas o regiones nacionales contiguas, y mejoren la calidad de vida de los pobladores de esos territorios. La integración fronteriza cuenta con objetivos precisos, que no siempre son asimilables a los más generales de la integración en sentido amplio* (Seoane, 2009, p. 54-55).

Para Cervo e Bueno (2012), a integração regional é orientada por diferentes modelos de inserção internacional e por distintas visões de mundo relativas à integração regional no contexto sul-americano, sendo que a força dos princípios da soberania e da não intervenção dificultam os intentos de aprofundar a integração. Em geral, nas cidades gêmeas há grande interação transfronteiriça (Sant'anna, 2013).

Nesse cenário o Centro Unificado de Fronteira ocupa uma posição importante pois contribui para organizar os fluxos e facilitar as relações fronteiriças binacionais entre o Brasil e a Argentina. Mas do que um local de passagem o CUF representa um ponto de encontro entre diferentes serviços, pessoas e atividades aduaneiras. As cidades gêmeas encontram na integração uma possibilidade de ampliar as suas relações e favorecer o desenvolvimento local e binacional.

Assim, são localidades que pertencem a uma rede regional, nacional e transnacional. Como descrito por Bento (2015), quando reconhecida a existência da integração nas localidades fronteiriças pelo Estado, cresce o número de políticas públicas estaduais e federais destinadas a essas regiões.

De acordo com a Portaria n° 125, de 21 de março de 2014 (Diário Oficial da União), cidades gêmeas são consideradas os municípios cortados pela linha de fronteira (fluvial ou seca), articulados ou não por obra de infraestrutura, os quais apresentam enorme potencial de integração cultural ou econômica, podendo ou não ter uma conturbação ou semi-conturbação com uma localidade do país vizinho. As municipalidades que apresentam individualmente uma população menor do que dois mil habitantes não são enquadradas na categoria.

Segundo Wolf (2011), após a Segunda Guerra Mundial, o mundo busca acordos de integração regional, como uma forma de trabalhar o desenvolvimento por meio da cooperação entre diferentes países, porém afirma que no âmbito da teoria econômica, não há um consenso sobre o papel da integração regional no processo de redução das assimetrias socioeconômicas entre os países participantes (Wolf, 2011 *apud Thesing et al.*, 2019, p. 4). Por sua vez, Deutsh (1982) afirma que integração política é a que possui a percepção de atores políticos ou unidades políticas, como indivíduos, municípios, regiões ou países, do ponto de vista de seus comportamentos políticos. Já Hass (2004) pontua que a integração não deve ser vista como uma condição, mas como um processo. Faz parte do processo a interação entre diferentes grupos para além de suas fronteiras de forma a resolver problemas comuns.

Para entender a integração e a cooperação regional, é necessário, primeiramente, compreender as fases através das quais evolui o processo de negociação entre os países. Nesse

sentido, a integração de alcance regional pode vir a possuir diferentes características em seus objetivos, formação e estrutura, sendo motivada por projetos políticos, econômicos e segurança militar.

O processo de integração é uma jornada que os países percorrem para estreitar relações, promovendo cooperação e união em diferentes aspectos. Começa com acordos comerciais, como a redução de tarifas e barreiras ao comércio, podendo evoluir para a criação de instituições comuns, políticas compartilhadas e até uma união política ou monetária, dependendo do nível de integração desejado.

Os acordos firmados entre os presidentes José Sarney e Raúl Alfonsín na década de 1980 representaram a "pedra fundamental" do Mercosul. Eles substituíram a antiga rivalidade Brasil-Argentina por um processo gradual de integração econômica que culminou no Tratado de Assunção em 1991. Os acordos firmados durante o governo de José Sarney (1985–1990) estabeleceram as bases para o Mercosul e puseram fim à rivalidade histórica. O marco inicial foi a Declaração de Iguaçu em 1985 que levou ao Programa de Integração e Cooperação Econômica (PICE) em 1986 e culminou no Tratado de Integração, Cooperação e Desenvolvimento de 1988.

Os principais acordos e protocolos abrangeram áreas estratégicas como: Integração Comercial e Econômica: Estabeleceu-se a liberalização progressiva do comércio e a formação de um mercado comum a ser consolidado, incluindo protocolos específicos para o comércio de bens de capital e trigo. Acordo Nuclear: Iniciativa histórica de cooperação e transparência que permitiu inspeções recíprocas nas instalações de enriquecimento de urânio (em Aramar e Pilcaniyeu), afastando o risco de corrida armamentista na região.

Acordo de Segurança Nuclear: Protocolo de notificação imediata e assistência em caso de acidentes nucleares ou emergências radiológicas.

Cooperação Aeroespacial: Acordos para o uso pacífico do espaço exterior e intercâmbio tecnológico. Empresas Binacionais: Criação de diretrizes para o fortalecimento de empresas conjuntas entre os dois países.

Esse processo foi construído de forma gradual, passando por várias fases, desde a cooperação inicial até a união plena, sempre buscando benefícios mútuos e maior estabilidade para a região. O primeiro passo foi a construção da ponte de Uruguaiana (BR) Paso de Los Libres (AR) em 1945, ponte que liga Foz do Iguaçu (BR) Puerto Iguazú (AR) em 1985. E em 1988 começaram as tratativas para a construção da Ponte São Borja (BR) Santo Tomé (AR).

4.4 Cronologia Pró-Construção da Ponte Internacional

Conforme o encarte do Jornal Folha de São Borja (1997), será exposto a cronologia histórica da luta incessante de são-borjenses e santo-tomenhos, pela tão sonhada e desejada Ponte Internacional da Integração São Borja-Santo Tomé.

1945 - Início da luta por um serviço de travessia.
1946 - Serviço de balsa. Termo de vistoria conferido em 1971.
1976 - Comitiva de são-borjenses e santo-tomenhos entrevistam-se com o presidente argentino Alejandro Lanusse e pedem a construção da ponte. Cópia do documento é enviado ao presidente Médici.
1982 - Novo impulso na mobilização.
07.04.84- São-borjenses entrevistam-se com o ministro dos Transportes, Cloraldino Severo, em Itaqui, pedindo estudos sobre a construção da ponte. É a retomada do histórico movimento pela execução da obra.
14.04.84 - Integrantes do Lions Club de Santo Tomé vão à capital da Província de Corrientes e pedem apoio ao governador José Antonio Romero Feris. O governador engaja-se integralmente no movimento.
04.05.84 - Governador de Corrientes, José Romero Feris entrevista-se em Buenos Aires com o presidente Raul Alfonsin e pede a construção da obra. Faz o mesmo pedido ao ministro de Obras e Serviços Públicos, Roque Carranza.
26.05.84- Comissão Pró-Construção da Ponte Internacional mantém audiência, em Porto Alegre, com o governador do Estado do RS, Dr. Jair Soares, pedindo a adesão do chefe do Executivo Gaúcho ao movimento.
12.06.84 - Comitiva de legisladores da Província de Corrientes é recebida pelo governador Jair Soares, em Porto Alegre, e é entregue ao governador um convite de seu colega de Corrientes, para um encontro visando debater sobre a ponte.
07.07.84 - Corporações maçônicas de São Borja, São Luiz Gonzaga e Santo Ângelo enviam ofício ao governador Jair Soares, pleiteando a instalação da obra.
19.07.84 - Reúnem-se em São Borja as comissões argentina e brasileira, para analisarem detalhes do movimento a favor da ponte.
11.08.84 - O Deputado Jauri de Oliveira faz pronunciamento na Assembleia Legislativa sobre a necessidade da construção da ponte.
24.08.84 - Tancredo Neves, então candidato à presidência da República, em São Borja, promete a realização da obra. Presente o governador carioca, Leonel Brizola e o senador Pedro Simon.

27.08.84 - Integrantes da comissão brasileira pela ponte vão a Santo Tomé e encontram-se com o governador José Antônio Feris. A autoridade argentina recebe novos informes sobre o andamento do movimento.

12.10.84 - Realiza-se em São Borja a IIIª Conferência Rotária para a preservação do rio Uruguai, Autoridades gaúchas e catarinenses debatem o assunto e a ponte internacional.

15.03.85 - O Governador de Corrientes, presente aos atos de posse do novo Presidente brasileiro, aproveita para tratar do "assunto ponte", junto às autoridades brasileiras. Mantém audiência com Jair Soares e José Richa.

28.03.85 - Durante três dias os presidentes Alfonsin e Sarney voltam a encontrar-se em Buenos Aires. Ao contrário do que se esperava, não há definição sobre a localização da nova ponte ligando os dois países.

30.03.85 - Ministro dos Transportes, Affonso Camargo, dá audiência a são-borjense, em Brasília. Recebe dossiê sobre a ponte e promete estudos a respeito, além de demonstrar simpatia pelo projeto.

11.05.85 - Comissão Pró-Construção da Ponte envia carta ao presidente Sarney, pedindo seu apoio à execução da obra e inclusão do tema no encontro que ele manteria logo depois com seu colega Raul Alfonsin.

24.05.85 - Nova audiência de são-borjenses com o governador de Corrientes, José Romero Feris, em Santo Tomé.

28.05.85 - Governador José Romero Feris entrega ao Chanceler de seu país, Dante Caputo, dossiê com documentos sobre a construção da ponte. Junto abaixo-assinado de brasileiros e argentinos pedindo a construção da obra.

06.06.85 - O então senador Alcides Saldanha, em São Borja, promete apoio ao movimento.

12.06.85 - O Ministro da Agricultura, Pedro Simon, comunica que a questão "ponte" passou a ser submetida ao Ministro das Relações Exteriores, atendendo solicitação de São Borja.

19.11.85 - Na Casa Rosada, em Buenos Aires, a comissão de são-borjenses e santo-tomenhos é recebida em audiência pelo presidente Raúl Alfonsin, que manifesta "simpatia e total adesão" à proposta das duas comunidades.

20.11.85 - No encontro dos presidentes Alfonsin e Sarney, em Foz do Iguaçu, a comissão entrega ao ministro Pedro Simon pedido de construção da Ponte. A intenção é de que o ministro passe o documento às mãos do Presidente.

01.03.86 - Autoridades são-borjenses vão a Santo Tomé para debater sobre a Ponte. Dirigem-se à localidade de Yapejú, onde mantém audiência com o governador José Romero Feris.

20.03.86 - Comissão vai a Brasília para tratar da Ponte junto ao Itamaraty, e é recebida pelo ministro substituto Paulo Flexa de Lima. Mantém audiência com o assessor especial Rubens Ricupero.

26.08.86 - Comissões que tratam da construção da ponte, em São Borja e Santo Tomé, recebem a cópia do telex em que consórcios internacionais colocam financiamentos à disposição do governo, para a construção da Ponte.

29.07.86 - Os Presidentes José Sarney e Raul Alfonsin assinam em Buenos Aires o Acordo de Complementação Econômica entre Brasil e Argentina – Primeira Etapa de Integração e Cooperação Econômica.

09.10.86 - Cria-se a Associação de Produtores e Empresários de São Borja e Santo Tomé – APESS, com a finalidade de sistematizar a atuação das duas comunidades, visando tirar proveito das intenções de intercâmbio econômico e comercial entre Brasil e Argentina.

17.10.86 - Quadro de dirigentes do DNER, incluindo o diretor do 10º DRF, visitam São Borja e conhecem pessoalmente as excepcionais condições para a construção da Ponte. Em relatório interno, os visitantes confirmam a existência dessas condições.

10.11.86 - Governador de Corrientes apresenta projeto SGC nº 559, solicitando autorização para celebrar contrato de financiamento com empresas para a construção de grandes obras, onde se destaca a nº 1 – Ponte sobre o rio Uruguai – Santo Tomé-São Borja; A13.000.000(treze milhões de austrais, aproximadamente Cz$34.000.000,00).

02.12.86 - A Comissão Pró-Ponte Santo Tomé é recebida pelo governador Romero Feris.

06.12.86 - Santo Tomé e São Borja recebem a visita de uma comissão de autoridades e empresários da Província de Jujuy (ao norte argentino). A delegação traz integral apoio ao movimento pela Ponte Internacional.

08.12.86 - São-borjenses são recebidos em Porto Alegre, pelo governador eleito do RS, Pedro Simon, que recebe novas e amplas informações sobre o movimento, como subsídio às tratativas que realizará durante o encontro presidencial entre Sarney e Alfonsin, em Brasília.

1987 - Continua a luta; Apess mantém diversas reuniões para debater o assunto.

1987 - Governador Pedro Simon vem a São Borja em visita à XVI Exposição Feira Agropecuária do Município e recebe dossiê sobre o Movimento Pró-Ponte, na oportunidade em que visita o stand da Apess.

16.01.88 - O Deputado federal Antônio Britto visita São Borja e, mais uma vez, promete apoio à construção da Ponte.

26.08.88 - Delegação composta pela Apess, deputados e engenheiros da Construtora Sultepa S/A, mantêm audiência com o presidente Sarney, em Brasília.

05.11.88 - Encontram-se em São Borja, os governadores do RS, Pedro Simon, e de Corrientes, Ricardo Leconte, e assinam a Declaração de São Borja e Santo Tomé.

21 a 25.11.88 - Realiza-se a XV Reunião dos Ministros de Transportes do Cone Sul, em Canela, RS; delegação de São-borjenses e Santo-tomenhos presente nesse encontro, solicitando o apoio das autoridades à construção da obra.

30.11.88 - Os presidentes Sarney e Alfonsin assinaram em Buenos Aires, o Acordo de Integração Fronteiriça – Protocolo nº 23. Delegação da Apess e autoridades diversas estão presentes nesse acontecimento.

19 e 20.05.89 - Realiza-se o 1º Seminário para Formação dos Corredores de Exportação das Províncias do NEA Argentino, em São Borja.

22.08.89 - Encontro da Integração, em Uruguaiana, RS. Presidentes Carlos Menem, José Sarney e Sanguinetti. Assuntos tratados: Comitê de Fronteira, Gasoduto, Ponte Internacional. Nessa data foi assinado o acordo para a construção da ponte.

18.10.89 - Candidato à Presidência da República, Fernando Collor, visita São Borja e recebe um dossiê sobre a luta pela construção da ponte.

05.09.89 - Primeira reunião da Comissão Binacional para estudos da construção da ponte internacional, realizada em São Borja, RS. (comissão criada pelo artigo II do Acordo de Uruguaiana, de 22.08.89).

05 e 06.10.89 - IIº Seminário para Formação dos Corredores de Exportação das Províncias do NEA Argentino, em Santa Maria, RS.

11 e 12.10.89 - Segunda reunião da COMAB, em Santo Tomé.

19 e 20.10.89 - Reunião em Buenos Aires (Comissão Mista Argentino-Brasileira – COMAB), para realização da minuta do edital.

18.10.89 - O Presidente do Brasil envia ao Congresso o projeto para construção da Ponte, através da mensagem nº 646.

22.11.89 - Votação no Congresso Nacional, do projeto.

06.12.89 - Decreto Legislativo nº 82, de 06.12.89 – Senado Federal.

16.03.90 - Os presidentes Carlos Menem e Fernando Collor, assinam em Brasília a "Declaração sobre a Ponte São Borja-Santo Tomé".

06.06.90 - Assinatura de nova declaração por ocasião do encontro dos presidentes em Buenos Aires.

03.07.90 - Assinatura do acordo entre União, Estado e Município para a construção dos acessos à ponte, entre o prefeito de São Borja e os ministros da Infraestrutura, Ozires Silva, e da Educação, Carlos Chiarelli.

06.07.90 - Reunião da Comab, para a promulgação do edital, em Buenos Aires. Delegação da Apess presente nesse importante acontecimento.

13.07.90 - A Assembleia Legislativa do RS forma uma Comissão Especial integrada por cinco deputados, para acompanhamento das gestões que em torno do processo para construção da ponte.

15.03.91 - Deputado Ibsen Pinheiro e Cezar Schirmer (presidente da Assembleia Legislativa do RS), mantêm uma audiência com a delegação da Apess, para novas tratativas, em Porto Alegre.

04.04.91 - IIIº reunião da Comab, em Buenos Aires, que através da Resolução nº 07, declara deserta a licitação. Integrantes da Apess novamente presentes, reivindicando apoio.

26.04.91 - Prefeitos da Anjaguari consolidam apoio à construção da ponte, através da Carta de São Vicente do Sul.

20.04.91- O presidente Fernando Collor decreta que o acordo para a construção da ponte seja executado e cumprido inteiramente.

21.05.91 - Audiência com o ministro das Relações Exteriores, Francisco Rezek, o presidente da Câmara dos Deputados, Ibsen Pinheiro, delegação de deputados estaduais e federais, da Apess e demais autoridades.

03.06.91 - Governador do RS, Alceu Collares, presidente da Assembleia Legislativa, deputado Cezar Schirmer, mantêm nova audiência com delegação da Apess, durante encontro de governadores, onde assinam diversas declarações em apoio à construção da obra.

07.12.91 - Reunião para simplificação do edital da licitação, em Corrientes, com a presença de Ricardo Leconte, governador de Corrientes e membro da Comab, e do senador argentino Juan Aguirre Lanari, com a presença da delegação da Apess.

12.12.91- Primeira reunião do Conselho do Mercosul (criado em 26.03.91, pelo Tratado de Assunção), onde presidentes do Brasil, Argentina, Uruguai e Paraguai, reiteraram o empenho dos dois governos em dar prosseguimento ao projeto de construção da ponte.

20 e 21.12.91 - Presidentes Collor, do Brasil, Menem, da Argentina, Rodriguez, do Paraguai, Lacalle, do Uruguai e chanceler Cimma, do Chile, encontram-se em Canela, RS, onde trataram de diversos assuntos, entre eles, a construção da Ponte. A Delegação da Apess manteve audiência com o ministro Rezek, oportunidade em que novamente prometeu agilizar o assunto.

04.09.92 - Encontram-se em São Borja o presidente da Câmara dos Deputados, Ibsen Pinheiro, o presidente do Geipot, Clóvis Aragão, deputado estadual Quintiliano Vieira, prefeito municipal de Santo Tomé (Argentina) e demais autoridades, para uma reunião sobre a Ponte Internacional, em São Borja

19.11.92 - Delegação da Apess, liderada pelo presidente Paulo Baron Maurer, mantém audiência com o presidente interino da República, deputado Ibsen Pinheiro, em Brasília, onde é tratado novamente sobre o projeto da ponte internacional.

1993 - Estudos técnicos são realizados para que a Ponte seja construída pela iniciativa privada e apenas rodoviária, sem o vão ferroviário inicialmente previsto.

1994 - Reunião dos ministros dos Transportes da Argentina, Wylliam Otrera, e do Brasil, Rubem Baina Denis; a proposta de parceria com a iniciativa privada é apresentada. O governo argentino contrata os serviços da Fundação Universidade de Córdoba, para realizar estudos de viabilidade técnica, concluído em dezembro.

1995 - Nos dias 18 e 19 de fevereiro, em Foz do Iguaçu (PR), em encontro dos Presidentes do Brasil, Fernando Henrique Cardoso, e da Argentina, Carlos Menem, os estudos de viabilidade técnica da Ponte são apresentados e aprovados. Com isso, foi confirmada a execução da obra numa parceria governos/iniciativa privada: U$15 milhões para as empresas e U$8 milhões para cada um dos países. Um grupo técnico é formado para implementar o processo licitatório, realizar anteprojetos e composição de banco de dados. A Fundação Universidade de Córdoba é mais uma vez contratada para desenvolver o trabalho, em conjunto com técnicos das prefeituras de São Borja e Santo Tomé. No âmbito da Comab é criada a Comissão Especial de Licitação, formada por técnicos brasileiros e argentinos e responsável pela condução do processo.

24.04.95 - Numa balsa sobre o rio Uruguai, é lançado o edital da terceira licitação; em São Borja, é inaugurado o escritório sede da comissão licitatória. Presentes os ministros dos Transportes Odacyr Klein, do Brasil, e Wylliam Otrera, da Argentina, os governadores Antonio Britto e Romero Féris, direção da Comab e autoridades de São Borja e Santo Tomé.

30.11.95 - Seis empresas entregaram propostas formais e definitivas, com ofertas técnico-financeiras e de preço do pedágio. No mesmo dia, quatro empresas foram indicadas como vencedoras da licitação.

12.12.95 - No Palácio Piratini, em Porto Alegre, a Comab homologou a concorrência para construção da Ponte e o contrato de concessão foi assinado.

1996 - Em janeiro, o governo brasileiro homologou o contrato de concessão; o governo argentino fez o mesmo, em abril. Nesse mês já foi iniciada a instalação do canteiro de obras.

14.04.96 - Início da vigência do contrato de concessão da Ponte Internacional; é formado o consórcio Mercovia S/A, pelas vencedoras da concorrência, por seis empresas; chegada das máquinas no lado argentino para o início das obras.

29.08.96 - Ato de entrega das áreas em concessão, pelo Brasil e Argentina ao consórcio Mercovia; início da instalação dos acessos e fundação, no lado argentino.

30.08.96 - Começa a contar o prazo de 25 anos durante o qual a iniciativa privada estará explorando os serviços da ponte, com direito à cobrança de pedágio.

09.96 - Medição e demarcação do primeiro pilar da Ponte, no lado argentino.

13.09.96 - Concretagem do primeiro pilar da Ponte, no lado argentino.

Setembro e Outubro /96 - Obras de fundação e instalação de pilares no rio Uruguai.

06.01.97 - Concretagem do primeiro pilar da Ponte, no lado brasileiro.

Março/ 97 - Início das obras de fundação no lado argentino.

Outubro e Novembro/97 – Conclusão das "obras brutas" da Ponte, iniciando-se a etapa de acabamento.

Novembro/97 – Definida a data de 8 de dezembro para inauguração da Ponte, pelos Presidentes do Brasil e Argentina, Fernando Henrique Cardoso e Carlos Menem; início da preparação do cerimonial para o evento, pelo Palácio do Planalto e San Martin, em conjunto com os governos do Rio Grande do Sul e Corrientes, e prefeituras de São Borja-Santo Tomé.

03.12.97 – Conclusão do cerimonial de inauguração da Ponte.

09.12.97 – Inauguração da Ponte São Borja-Santo Tomé.

4.5 Documentos comprobatórios pró-construção de Ponte Internacional

FIGURA 21- Novo impulso na mobilização



Fonte: encarte do Jornal Folha de São Borja (1997)

FIGURA 22: “Assunto ponte”



Fonte: encarte do Jornal Folha de São Borja (1997)

FIGURA 23- Viabilidade técnica estudada na Argentina



Fonte: encarte do Jornal Folha de São Borja (1997)

FIGURA 24 – Encontro de Ex-governadores e Apess



Fonte: encarte do Jornal Folha de São Borja (1997)

FIGURA 25 – Tratativas sobre a ponte



Fonte: encarte do Jornal Folha de São Borja (1

FIGURA 26- Encontro com a delegação da Apess



Fernando Henrique, ministro, e Ibsen Pinheiro, presidente interino, recebem delegação da Apess

Fonte: encarte do Jornal Folha de São Borja (1997)

FIGURA 27 – Lançamento de licitação da Ponte



Odacyr Klein no lançamento do edital de licitação da Ponte

Fonte: encarte do Jornal Folha de São Borja (1997)

FIGURA 28 – Desenvolvimento de obras



Fonte: encarte do Jornal Folha de São Borja (1997)

FIGURA 29 – Continuação das obras em ritmo acelerado



Fonte: encarte do Jornal Folha de São Borja (1997)

FIGURA 30- Realização da concretização da Ponte



Fonte: encarte do Jornal Folha de São Borja (1997)

FIGURA 31- Inauguração Ponte São Borja-Santo Tomé



Fonte: Mercovia S/A

5 O CENTRO UNIFICADO DE FRONTEIRA COMO INSTRUMENTO DE POLÍTICA PÚBLICA DE INTEGRAÇÃO TERRITORIAL

As transformações ocorridas nas regiões de fronteira ao longo das últimas décadas têm exigido dos Estados a adoção de mecanismos institucionais capazes de responder à crescente intensificação dos fluxos de pessoas, mercadorias e serviços. Nesse contexto, as políticas públicas voltadas às fronteiras deixaram de priorizar exclusivamente aspectos relacionados à segurança nacional para incorporar estratégias direcionadas ao desenvolvimento regional, à cooperação internacional e à integração territorial. A integração fronteiriça constitui um processo complexo que envolve a articulação de diferentes atores governamentais, instituições públicas e organizações privadas. Segundo Becker (1988), as fronteiras contemporâneas devem ser compreendidas como espaços de interação e oportunidades, nos quais a atuação do Estado deve buscar promover o desenvolvimento econômico e social por meio de ações coordenadas e integradas.

Nesse cenário, o Centro Unificado de Fronteira (CUF) surgem como instrumento institucional destinado a aperfeiçoar a gestão dos fluxos transfronteiriços. Sua principal característica consiste na integração física e operacional dos órgãos responsáveis pelos controles aduaneiros, migratórios, sanitários e de segurança dos países envolvidos. Tal modelo busca reduzir entraves burocráticos, aumentar a eficiência dos procedimentos de fiscalização e facilitando de forma lícita a circulação internacional de bens e pessoas. Sob a perspectiva das políticas públicas, o Centro Unificado de Fronteira pode ser compreendido como um mecanismo de governança compartilhada, uma vez que reúne diferentes instituições nacionais em torno de objetivos comuns relacionados à integração regional. Essa característica aproxima-se das concepções contemporâneas de governança pública, que valorizam a cooperação institucional e a atuação em rede como estratégias para o enfrentamento de problemas complexos.

No caso da fronteira entre Brasil e Argentina, o Centro Unificado de Fronteira de São Borja–Santo Tomé representa uma experiência singular de cooperação binacional. Sua implantação permitiu a concentração dos serviços de fiscalização em um único espaço, promovendo maior articulação entre os órgãos dos dois países e contribuindo para a racionalização dos processos administrativos relacionados ao comércio exterior e à circulação internacional.

Além dos benefícios operacionais, a atuação do Centro Unificado de Fronteira produz reflexos diretos sobre a dinâmica econômica regional. A redução do tempo de permanência de cargas, a melhoria da logística internacional e a maior previsibilidade dos procedimentos aduaneiros favorecem o desenvolvimento das atividades comerciais e de transporte, fortalecendo a posição estratégica da região no contexto do Mercosul. Do ponto de vista territorial, o CUF contribui para a consolidação de um espaço transfronteiriço integrado, no qual as relações econômicas e institucionais ultrapassam os limites políticos estabelecidos pelos Estados nacionais. Essa integração não se restringe à circulação de mercadorias, mas envolve também processos de cooperação administrativa, intercâmbio cultural e fortalecimento das relações sociais entre as comunidades fronteiriças.

Dessa forma, o Centro Unificado de Fronteira pode ser compreendido como uma política pública de integração territorial, na medida em que sua atuação promove a articulação entre diferentes escalas de governo, fortalece a cooperação internacional e contribui para o desenvolvimento socioeconômico regional. Sua análise permite compreender como estruturas institucionais compartilhadas podem atuar como instrumentos de promoção da integração regional e de fortalecimento das cidades-gêmeas localizadas em áreas de fronteira. Considerando a relevância estratégica da fronteira São Borja–Santo Tomé para o comércio internacional e para o Mercosul, torna-se fundamental investigar de que maneira o Centro Unificado de Fronteira tem contribuído para a construção de um ambiente favorável à integração territorial, ao desenvolvimento econômico e à cooperação binacional. É nessa perspectiva que a presente pesquisa se insere, buscando compreender os impactos e as contribuições dessa estrutura para a dinâmica regional fronteiriça.

O Centro Unificado de Fronteira tem seu funcionamento amparado pelo Acordo binacional de 22 de agosto de 1989, assinado na cidade de Uruguaiana e promulgado pelo Decreto nº 110/91, e pelo Acordo de Recife de 1994, que sustentam o Contrato Internacional de Concessão, homologado no Brasil pelo Decreto 1.781/9627. O CUF é formado por uma área de 90 ha com aproximadamente 1200 m 2 construídos, tendo a finalidade de controlar o ingresso e saída de pessoas, veículos e mercadorias. O CUF está localizado na cidade de Santo Tomé, província de Corrientes – Argentina. O Decreto nº 3467/2000, regulamenta a sua estrutura como uma Área de Controle Integrado – ACI. Nesta área de controle integrado é realizado o controle aduaneiro integrado entre os dois países de forma simultânea. Com 1,4 mil metros de extensão, 14 km de acessos facilitando o trânsito sobre o Rio Uruguai entre as cidades de São Borja e Santo Tomé.

Sua importância vai além da travessia física, é um elo vital para o comércio regional. É responsável por movimentar o comércio local entre os dois países. A concessão faz parte de um esforço do governo federal para ampliar as concessões rodoviárias e melhorar a infraestrutura das fronteiras. O modelo do Centro Unificado de Fronteira é completo, em uma parada de um veículo, tanto de carga ou passeio, todos os controles aduaneiros, sanitários, migratórios e de transportes, entre outros controles, são efetuados num só lugar de modo simultâneo, oferecendo aos usuários rapidez e eficiência nos serviços prestados. Se destaca por ser a primeira área no Mercosul considerada como modelo inovador de controle totalmente integrado.

Destaca-se a importância do Centro Unificado de Fronteira (CUF) em São Borja-Santo Tomé, que é elogiado por sua abordagem integrada de trabalhos, atividades e processos. O Acordo de Recife, através do Decreto n. 3.761, datado em 05 de março de 2001, é o ponto fundamental para o processo de integração nas fronteiras.

O Acordo definiu as medidas técnicas e operacionais que seriam implementadas para o controle integrado nas fronteiras terrestres. O CUF – Centro Unificado de Fronteira foi criado com o intuito de não só fazer a integração social e econômica da fronteira, mas com a finalidade de integrar todas as instituições públicas e privadas estabelecidas na área de fronteira, integrando de forma remota e com mais agilidade e eficácia os órgãos como: RECEITA FEDERAL DO BRASIL, POLÍCIA FEDERAL, MAPA, SENASA, ANVISA, MERCOVIA e os demais prestadores de serviços.

Diante do exposto, são feitos os seguintes questionamentos para melhor compreender a importância do funcionamento do CUF na fronteira. Por que é importante conhecer o Centro Unificado de Fronteira? Por que o Centro Unificado de Fronteira é um elemento diferenciado de qualquer outro centro de fronteira? Porque o Centro Unificado de Fronteira de São Borja-Santo Tomé deu certo? E ele se diferencia de outras regiões? Por que é importante conhecer os elementos cruciais de atuação deste centro unificado de fronteira?

Distingue-se a importância de conhecer o Centro Unificado de Fronteira, que se destaca por manter a única Área de Controle Integrado (ACI), na fronteira entre Brasil e Argentina, totalmente integrada, tanto para o controle vicinal e turismo, quanto para o controle de cargas, importação e exportação de mercadorias.

O CUF se diferencia de outras Área de Controle Integrado (ACI), como em Uruguaiana (BR) e Paso de Los Libres (AR) que tem vários pontos de controles separados, nele, todos os controles são feitos em um só local. Com uma única parada de veículos.

A ACI de São Borja-Santo Tomé, se destaca nas transações comerciais internacionais, sendo o local de saída das mercadorias comercializadas com a Argentina, e local de entrada de toda a importação do país vizinho.

> Considerando os mais de 1250 km de fronteira entre os países, e que a Argentina ocupa o terceiro lugar nas exportações brasileiras e que o Brasil é o maior parceiro comercial dos *hermanos*, a ACI de São Borja/Santo Tomé ocupa um espaço importante e de destaque nas transações comerciais internacionais, pois é "o local de saída de 20% das mercadorias com destino à Argentina, e local de entrada de 25% de tudo importado do país vizinho, além de responder por 19,56% de todo o valor de despacho no modal rodoviário brasileiro". (Della Flora, 2023, p. 09).

O Centro Unificado de Fronteira está localizado em um ponto geográfico importante, ligando os grandes centros brasileiros, argentinos e chilenos. Conforme o Ministério das Relações Exteriores, acerca da prorrogação do contrato de concessão, diz que:[...] esse ponto de fronteira tem sido a escolha prioritária para a exportação, por via rodoviária, de produtos brasileiros de maior valor agregado. A prorrogação do acordo garante a continuidade e a regularidade das operações de comércio exterior, incluindo fluxos de mercadorias, meios de transporte e pessoas. Também se destaca pelo tempo de liberação dos despachos aduaneiros de importação e exportação, conforme registro da Receita Federal de São Borja e jornal local da cidade.

> Tempo total de permanência no recinto na exportação, para realização dos trâmites brasileiros e argentinos de todos os órgãos em fronteira, foi de 20h 48min; na importação, o tempo total para realizar todos os trâmites dos dois países em fronteira foi de 44h 30min. A título comparativo, a média de tempo na importação no modal rodoviário, apurado no Time Release Study (TRS), foi de 54h 53min". (Jornal Folha de São Borja, São Borja, 17 de abril de 2021)

O tempo leva em conta a entrada e a saída de caminhões dentro do recinto alfandegário, o cruze total da fronteira. Não é o tempo de despacho da aduana brasileira, mas sim, todo o fluxo do processo de carga na fronteira. Importante frisar que o funcionamento do CUF – Centro Unificado de Fronteira é 24h por dia, todos os dias do ano. Em outros portos secos, citando como exemplo o porto de Uruguaiana, a carga exportada, tem que deixar o recinto alfandegário até as 18h 30 min. O *horário de funcionamento do* Centro Unificado de Fronteira tende a ficar aberto 24 horas por dia, 365 dias por ano. Mas muitos dos órgãos de fiscalização e controle instalados no CUF não ficam operando 24 h por dia, pela falta de pessoal qualificado para suprir as demandas de atendimento.

Esse diferencial se deve ao fato de que a ACI - Área de Controle Integrado, concede a simultaneidade e a integração de todos os órgãos brasileiros e argentinos, permitindo uma maior agilidade dos operadores do comércio exterior, dialogando com os órgãos fiscalizadores e efetivando o cumprimento de exigências. O Centro Unificado de Fronteira de São Borja, opera como um ponto central para a integração transfronteiriça, estimulando a eficiência logística, a interação social e o desenvolvimento econômico e cultural da região. Os elementos determinantes da atuação do CUF de São Borja, abrange a integração de órgãos e serviços públicos, a promoção da integração social entre Brasil e Argentina, a gestão logística e aduaneira, o marco jurídico, fomentando o desenvolvimento econômico e cultural da região de fronteira.

No dia 16 de maio de 2025, juntamente com o meu Orientador Ismael Ramadam, foi realizado uma entrevista com o Diretor Comercial da empresa MERCOVIA S/A, administradora do Centro Unificado de Fronteira, foi elaborado alguns questionamentos a respeito da percepção de quem trabalha no Centro Unificado de Fronteira. O Questionamento: foi o seguinte: Que peculiaridades ou características da região de fronteira tem em relação às demais regiões? Que tu percebes? Resposta (Entrevistado): "[...] eu que agradeço a oportunidade de estar podendo apresentar o que a gente desenvolve aqui. O que a gente participou ao longo dos anos. Das instituições, eu faço parte. Eu vim da época da Urcamp. Então, foram bases, né. Foram um apoio, foram uma formação para mim estar aqui. Então, se eu estou aqui, é porque graças aos mestres que eu tive. E as instituições a qual participaram da formação. A grande diferença do Centro Unificado para os demais espaços de fronteira. É a integração. O pessoal que fez o estudo de viabilidade. Que criou o Centro Edificado de fronteira. Ele foi muito felizardo. Em base no Acordo de Recife. O Acordo de Recife hoje. Ele dá todo o embasamento e a legalidade. De marco territorial. Regulamento das atividades. Regulamento das atividades dos organismos públicos que trabalham em fronteira. O marco jurídico. Então, ele é baseado em cima do Acordo de Recife. As áreas ACI As áreas de controle integrado. Elas estão previstas no Acordo de Recife. E os pensantes. Na época. Foram muito felizardos. De em São Borja e em Santo Tomé. Fazer um Centro Unificado diferente. Baseado no Acordo de Recife. Onde os trabalhos, as atividades. Os processos. Estão integrados. Esse é o grande diferencial de São Borja. Digamos. Coloca a região São Borja. Na evidência do comércio exterior. Hoje. São Borja. É conhecido. Dentro do comércio exterior. Em todos os grandes polos. Indústria. Importador, exportador. Devido a essa tacada de mestre. Que foi dada lá no início. De fazer um centro diferente. Um centro unificado. Eu acredito. Que. A gente vendo. No decorrer dos anos. E acompanhando muito de perto. A evolução do comércio

exterior. Ele é tendência. Eu não tenho dúvida. Que as próximas Fronteiras. Que serão ligadas. Com ponte. A gente escuta muito isso. Eles não vão poder fugir desse modelo. Deu tão certo. Que a gente recebe comitiva. De vários países. Interessada em copiar esse modelo de fronteira. Por quê? Ele é base. Para O desenvolvimento. A integração. Agilidade e desembaraço. Então assim. Deu tão certo. Que eu tenho certeza. Que os próximos passos. As próximas ligações que serão construídas. Eles vão seguir esse modelo" [...].

Os principais elementos que promovem a integração entre os dois países são a Integração de Órgãos e Serviços: O CUF busca unificar a atuação de diferentes órgãos públicos, como Receita Federal, Polícia Federal, Vigilância Agropecuária, entre outros, facilitando o fluxo de pessoas e mercadorias. A falta de funcionários em alguns órgãos como a Receita Federal e os serviços de controle de tráfego (CNRT – *Comisión Nacional de Regulación del* Transporte na Argentina) gera alguns atrasos e ineficiência dos serviços. A Integração social**:** O CUF impulsiona a interação entre brasileiros e argentinos, tanto entre os funcionários que trabalham no local, quanto as comunidades locais, através de atividades culturais e do contato diário. Há déficit de pessoal nos órgãos públicos, a falta de alinhamento e a burocracia dos governos afetam diretamente a vida dos moradores e a economia local, elevando custos e atrasando processos.

A Gestão Logística e Aduaneira: O CUF gerencia o fluxo de cargas, o controle aduaneiro, a armazenagem de mercadorias, o processamento de documentos fiscais, e oferece suporte às operações de exportação e importação. Fomentando o desenvolvimento: A integração e a agilidade no desembaraço aduaneiro impulsionaram São Borja como um polo para o comércio exterior. Isso gerou um aumento significativo nas atividades econômicas, como transporte, manutenção de veículos, hotelaria e supermercados, atraindo moradores de outras cidades. A infraestrutura do CUF, como a Ponte Internacional e as atividades realizadas no local impulsionam o comércio bilateral, o turismo e o desenvolvimento econômico e cultural da região. A Inovação e a Tecnologia: O modelo de Centro Unificado de Fronteira já é um elemento de inovação, porque não existe em outras comunidades e não existe em outras fronteiras. É um elemento que está sendo copiado para ser implementado em diversas fronteiras. A implementação de sistemas para o controle logístico integrado demonstra o foco em inovação e eficiência no processo. A Argentina, em particular, ainda carece de modernização nos processos com muita dependência de procedimentos manuais.

O CUF é uma área alfandegada conjunta, onde atuam os órgãos brasileiros e argentinos realizando as atividades de inspeção de cargas de importação e exportação em ambos os sentidos. Processos integrados e eficientes que reduzem o tempo para o desembaraço das

cargas. O horário de funcionamento do Centro Unificado de Fronteira tende a ficar aberto 24 horas por dia, 365 dias por ano. Mas muitos dos órgãos de fiscalização e controle instalados no CUF não ficam operando 24 h por dia, pela falta de pessoal qualificado para suprir demandas do atendimento. A estrutura do Centro Unificado de Fronteira é um modelo de gestão planejado para receber diferentes tipos de carga, dentro dos padrões de qualidade e segurança, para que o fluxo das operações seja funcional e prático. O Centro Unificado de Fronteira foi escolhido pela OMA (Organização Mundial das Alfandegas), IIRSA (Iniciativa para a Integração Regional da América do Sul), em um trabalho solicitado pelo BID (Banco Interamericano de Desenvolvimento) como a fronteira que mais se aproxima do ideal da América Latina.

QUADRO 09- Agências de Inspeção para liberação de cargas e veículos instalados no (CUF).

BRASILEIROS	ARGENTINOS
1.Secretaria da Receita Federal.	1.Alfândega Argentina.
2.Polícia Federal.	2.Senasa (Áreas Animais e Vegetais).
3.Ministério de Agricultura, Pecuária e Abastecimento.	3.Direção Nacional de Migração.
4.Emater.	4.Gendarmeria Nacional (Cnrt e Segurança).
5.Anvisa (Agência Nacional de Vigilância da Saúde).	5.D.N.R.P.A. (Direção Nacional de Registro de Propriedades Automóveis).
6.Acisb (Emissão de Certificados de Origem).	6.Inal.
7.Ibama.	7.Banco de La Nación Argentina.
8.Ministério da Agricultura – Area animal	

Fonte: Mercovia S/A

O CUF fomenta o desenvolvimento econômico, o fortalecimento do comércio local e a instalação de novos empreendimentos como hotelaria, supermercados, farmácias, postos de combustíveis, oficinas mecânicas, empresas de logística, entre outros serviços. É uma obra feita de forma integrada ao atual contexto histórico da humanidade, buscando o estreitamento de

relações, a queda de barreiras, a globalização de mercados e cultura, as transformações tecnológicas e a convivência harmoniosa entre as cidades fronteiriças.

A seguir será descrita a Entrevista realizada com o Diretor Comercial da Empresa MERCOVIA S/A, administradora do Centro Unificado de Fronteira Foi elaborado alguns questionamentos a respeito da perspectiva como morador de fronteira. Como que tu identificas. Essa questão do território de fronteira. Questionamento: E na tua perspectiva como morador de fronteira. Como que tu identificas. Essa questão do território de fronteira. Especificamente não só parte comercial. Como tu já narrou. Mas dos moradores de fronteira. Quais as características? Que tu identificas? E como tu também colocou? De oportunidade de morar? Ou as dificuldades de estar aqui na fronteira? A resposta do Entrevistado é a seguinte: "[...] eu acredito. Muito. É uma particularidade. E a gente se dá por conta. Muitas vezes. Quando a gente sai da área de fronteira. Eu que viajo. Que vou visitar clientes. Tenho constante viagens. Em várias partes. São Paulo. Buenos Aires. Alguma coisa *no Chile. No mercado do Peru. Quando a gente sai de São Borja. Isso pensando em comércio exterior. E como morador. A gente começa a se dar por conta. Do quanto é. Quantas coisas boas. E oportunidades tem. Nas fronteiras. Eu diria assim. Que é pouco usado. Eu cheguei em 94. Em São Borja. Eu vim para o exército. Nós tínhamos como terra. Ou existe hoje. A terra dos presidentes. Então estava muito ligado a política. As pessoas. Não sei como naquela época. Uma pessoa de São Borja. Conseguiu ser presidente da república. Não tinha rede social. Não tinha nada mais. São esses eventos históricos. Que marcam profundamente. São Borja* conhecido como terra dos presidentes. Eu diria que o segundo. É a logística. É a fronteira. É o comércio exterior. Com a possibilidade de tudo. Que a fronteira te proporciona. Instalação de Free Shop. O próprio desenvolvimento. Digamos das atividades. Aí entra a cidade de São Borja. Se a gente for. Fazer uma análise. Da quantidade de pessoas. Que sobrevivem. Da fronteira. Por ser fronteira. E eu acredito. Que. Isso seria uma grande aposta. Se eu fosse político. Eu faria todas as apostas. Na diferença de eu ser fronteira. Ou não ser fronteira. De eu ser fronteiriço. De todas as atividades. Que a atividade. Fronteiriça. Consegue oferecer. Para as demais populações. É. Vou citar um exemplo aqui. Qualquer tipo de evento. Hoje São Borja. Pode ter um evento relacionado ao arroz. A criação de ovelha. Vários tipos de atividades. Que tem. Eu acredito. Que se tu for vender. As peculiaridades. As atividades. E as atrações que têm na fronteira. Tu consegues atrair. Todo tipo de público. Por exemplo. Tu vais promover um evento em São Borja. Eu acredito que os eventos. Eles teriam que ser tudo direcionado. E fazer o chamamento. Para as pessoas virem. Usando o diferencial a fronteira. Usando a possibilidade. Tu vender o que tu tens. O que existe. Tem cassino na

Argentina. Tu consegues comprar vinho na Argentina. Tu consegues comprar no Free shopping. São as 10 cidades de fronteira. Que são gêmeas ligadas. Então assim. Penso. Que se pode fazer muito mais ainda. Usando o benefício. Da atividade de fronteira" [...].

QUADRO 10 - Estrutura do CUF- Centro Unificado de Fronteira



Fonte: Mercovia S/A

QUADRO 11 - A infraestrutura do CUF

1.Edifícios com todas as comodidades para os Organismos Públicos de Fiscalização.	12.Banheiros.
2.Boxes numerados com capacidade para 1000 caminhões.	13.Enfermaria.
3.Segurança física e electrónica 24 horas.	14.Bombeiros.
4.Três câmaras frias.	15.Área de Manutenção.
5.Acessos reservados para o ingresso de cargas perigosas.	16.Casas de Câmbio.
6.Pátio monitorado por câmeras.	17.Agência do Banco de La Nación Argentina.
7.Estacionamentos prévios ao acesso a zona primaria aduaneira.	18.Prédios com escritórios para os Operadores de Comercio Exterior.
8.Depósitos para a armazenagem de mercadorias.	19.Gerador de energia para emergências.
9.Setor coberto e equipado para a carga e descarga de veículos.	20.Serviço de ónibus desde São Borja até o CUF.
10.Laboratórios de análises para produtos vegetais.	21.Rede de fibra óptica em todo o CUF.
11.Restaurante.	22.Área específica para transporte coletivo.

Fonte: Mercovia S/A

Conforme Moreira (2010 apud Thesing et *al.*, 2019), existem cinco (05) tipos de integração que podem ser considerados como estágios, com base em Balassa (1973), os quais estão expostos no quadro a seguir:

QUADRO 12 – Estágios de Integração Regional

1º estágio	Área de Livre Comércio	*Livre circulação de bens e serviços dentro do bloco. *Inexistência de barreiras tarifárias e técnicas.
2º estágio	União aduaneira	*Livre circulação de bens e serviços dentro do bloco. *Existência de uma Tarifa Externa Comum.

		*Harmonização das políticas comerciais.
3º estágio	Mercado Comum	*Livre circulação de bens, serviços e pessoas. *Criação de instituições supranacionais. *Harmonização da legislação fiscal e trabalhista. *Criação de um orçamento comunitário para políticas comuns.
4º estágio	União Econômica	*Livre circulação de todos os fatores de produção. *Coordenação conjunta das políticas econômicas. *Criação de um banco central da União. *Harmonização da política fiscal e monetária. *Criação de uma moeda única.
5º estágio	Integração Econômica Total	*Unificação completa das economias. *Criação de uma política comum de relações externas. *Criação de uma política de defesa e segurança comum. *Unificação dos códigos de leis. *Criação de uma autoridade supranacional. *Unificação política.

Fonte: Moreira (2010 *apud* Thesing et al., 2019, p. 5-6).

No entender de Moreira (2010 apud Thesing et *al.*, 2019), o processo de regionalização promove a integração regional de determinadas áreas, com o intuito de estabelecer a livre circulação de bens, serviços, investimento e até mesmo de pessoas. Além de criar certa independência das Políticas Econômicas dos Países Membros. É importante frisar, de acordo com Della Flora (2023, p. 22) diz que: "Conforme o Decreto nº 3.467/2000, que promulga o Acordo entre Argentina e Brasil, para funcionamento do Centro Unificado de Fronteira, brasileiros estão autorizados a trabalhar no complexo, com extensão das leis trabalhistas e previdenciárias. Nesse sentido, o contexto aduaneiro permite a formação de uma mão-de-obra especializada em comércio exterior. No CUF estão instalados em torno de 34 empresas privadas, que empregam em torno de 400 brasileiros Além de outras empresas envolvidas, indiretamente, como postos de gasolinas (que prestam serviços às transportadoras), seguradoras, restaurantes, mercado imobiliário, papelarias, dentre outros segmentos, que geram em torno de 750 empregos no mercado local."

Assim, no Centro Unificado de fronteira está instalado em seu complexo, empresas especializadas no comércio exterior, permitindo uma mão-de-obra especializada para o bom andamento dos processos aduaneiros. Na ACI de São Borja (BR) e Santo Tomé (AR), cruzam

os maiores fabricantes e montadoras de veículos do mundo, como: Toyota, General Motors, Peugeot, Volkswagen, Fiat Chrysler, Volvo, Scania, John Deere e Fiat.

Destaca Della Flora (2023) que: “Apesar da pandemia mundial devido à Covid-19, no período de janeiro a junho/21, pelo Centro Unificado de Fronteira São Borja/Santo Tomé passou 33,21% de todo o valor (US$) que foi importado pela fronteira oeste, bem como foi responsável por 41,25% de todo valor (US$) das mercadorias exportadas pela região. Em trânsitos aduaneiros. O CUF foi responsável por 40,82% de todo valor importado e por 62,44% de todo valor exportado da região. Desta forma, Della Flora (2023) afirma que “O Centro Unificado de Fronteira é um empreendimento público-privado sólido e de sucesso no comércio exterior, pois entrega segurança e qualidade às operações mercantis, migratórias e aduaneiras, bem como, atrai investimentos às cidades fronteiriças envolvidas e permite a inserção de moeda na economia local. Segundo informações do relatório da comissão multissetorial, formada por diversas entidades de inúmeros setores das economias brasileira e argentina, tais como: ACISB, FIERGS, CDL, Associação Nacional de Transportes de Cargas e Logística, Câmara Empresarial Argentino-Brasileiro, “*Corresponsalia CDA* Santo Tome”, ABTI, a concessionária, filial brasileira, recolheu, de 2008 a 2020, R$ 15.815.357,05 só em tributos federais e R$ 845.883,00 em tributos municipais.”

Segundo essa Comissão multissetorial: Além disso, a empresa consome em média no comércio local de São Borja em torno de R$10.000.000,00 por ano com materiais de construção, limpeza, material de escritório, entre outros produtos e serviços. Apenas serviços de pavimentação asfáltica é contratada fora do município e o custo corresponde apenas a 10% do que é gasto na cidade.

5.1 A Nova Concessão da Ponte São Borja (BR) Santo Tomé (AR).

Realizou-se uma Audiência Pública no dia 24 de setembro de 2024, na UNIPAMPA-Campus São Borja, com a presença da COMAB – Comissão Mista Argentina e Brasil, e com o apoio da direção do Campus, onde foi promovido uma discussão juntamente com o Ministério dos Transportes e os órgãos públicos do Governo da República Argentina, para colher sugestões sobre as minutas do edital e contrato para a nova concessão. Esta audiência pública está relacionada com os objetivos específicos desta pesquisa, isto é, permitindo ouvir as dificuldades e as necessidades encontradas pelos operadores de logística e a comunidade de fronteira São Borja-Santo Tomé.

No ano de 2025, foi realizado um Leilão para a renovação do Contrato de Concessão de Prestação de Serviço e de Gestão da ponte rodoviária sobre o rio Uruguai entre as cidades São Borja-Santo Tomé, Ponte Internacional e seus acessos. A concessão da Ponte São Borja-Santo Tomé foi oficializada em novembro de 2025, após um Leilão vencido pela empresa CS Rodovias Mercosul, que assumiu a operação por 25 anos. Com o foco na modernização, isenção de pedágio para moradores das cidades gêmeas fronteiriças, visando fortalecer a integração logística entre Brasil e Argentina e gerar investimentos na infraestrutura do Centro Unificado de Fronteira. A empresa vencedora tem uma previsão de investimento no valor de US$99 milhões de dólares, para modernização, incluindo pavimentação, iluminação e melhorias nos acessos e pátio de caminhões.

Entre as principais mudanças na nova concessão de serviços estão relacionados: Isenção para residentes: moradores de São Borja e Santo Tomé não pagarão pedágio. Desconto para caminhoneiros: tarifas reduzidas significativamente para o transporte de cargas. Modernização: melhorias nos acessos, sistemas aduaneiros e infraestrutura geral. A concessionária CS Rodovias Mercosul, regulamentou novos valores para o TVF – Trânsito Vicinal Fronteiriço na fronteira de São Borja (BR) e Santo Tomé (AR), utilizado por moradores da fronteira para trânsito gratuito entre as duas cidades gêmeas. O TVF garante a isenção do pagamento do pedágio para veículos devidamente cadastrados e com comprovação de registro em São Borja ou Santo Tomé.

TABELA 01 Tarifas do Centro Unificado de Fronteira



Fonte: CS Rodovias Mercosul

A empresa prevê que a receita da operação resultará da cobrança de pedágio e tarifas de serviços, com a possibilidade de receitas acessórias, como a instalação de Free shops e posto de combustível. Com a consolidação da nova concessão, com a promessa e o compromisso de transformar a região em um hub tecnológico e logístico ainda mais ágil, removendo barreiras burocráticas remanescentes. Principais investimentos previstos para a nova Concessão da Ponte Binacional São Borja (BR) - Santo Tomé (AR).

FIGURA 33 - Scanner de cargas e Câmaras frias



Fonte: Ministério dos Transportes

FIGURA 34 – Área pavimentadas e iluminação em LED



Fonte: Ministério dos Transportes

O subtema a seguir descreve sobre a Certificação de Origem, primeiramente está localizado no Centro Unificado de Fronteira (CUF), entidades habilitadas na emissão do Certificado de Origem, essencial para as exportações ao Mercosul. O processo inclui a Declaração de Origem e a sua Validação, garantindo redução de impostos, com a opção de emissão digital ou físico. Estes certificados são emitidos por entidades autorizadas, como Fecomércio-RS, Associações Comerciais ou Câmara de Comércio Árabe Brasileira. A Portaria SECEX Nº 373, DE 18 DE DEZEMBRO DE 2024, altera a Portaria Secex nº 249, de 4 de julho de 2023, que facilita a declaração de origem em acordos específicos.

O Certificado de Origem (CO) é um documento oficial no comércio exterior que comprova o local de produção de uma mercadoria, garantindo que ela cumpra as regras de origem para receber tratamento tarifário preferencial, como redução ou isenção de impostos. O Certificado atesta que o produto foi “produzido”, “fabricado” ou “transformado” naquele país. É essencial para exportações para países com acordos comerciais (como Mercosul, ALADI, UE), facilitando a entrada no país de destino e aumentando a competitividade. A certificação de origem é fundamental para empresas que buscam garantir benefícios tarifários atendendo

exigências burocráticas internacionais. E para facilitar a operação, a maioria dos documentos é emitido por meio eletrônico, com assinatura digital, evitando a necessidade de papel e agilizando o despacho aduaneiro na fronteira.

Em relação a Emissão do Certificado de Origem em São Borja: Local/Entidades: Empresa UniMercosul, localizada na BR 285, KM 678 no Centro Unificado de Fronteira (CUF). Processo Online: A Fecomércio-RS permite o cadastro e solicitação via sistema. Tipos de Certificado: Certificado digital e físico. Validade: A declaração de origem aprovada vale por 180 dias. Documentos: Fatura comercial, Declaração de Origem do Fabricante, entre outros.

TABELA 02 - Emissão Certificado de Origem nas Unidades de Despachos

EXPORTAÇÃO 2025

Unidade de Despacho	Recinto	País de Destino	Nº de DUE's	% do Nº Total de DUE's
ALF - Uruguaiana	Multilog	Argentina	78.655	71,84%
		Chile	29.923	27,33%
IRF - São Borja	CUF	Argentina	57.107	67,27%
		Chile	21.613	25,46%
		Peru	5.859	6,90%
ALF - Foz do Iguaçu	Multilog	Paraguai	64.976	87,80%
		Argentina	5.964	8,06%
		Chile	2.728	3,69%

IMPORTAÇÃO 2025

Unidade de Despacho	Recinto	País de Procedência	Nº de DI's	% do Nº Total de DI's
ALF - Uruguaiana	Multilog	Argentina	28.794	83,77%
		Chile	5.537	16,11%
IRF - São Borja	CUF	Argentina	17.431	60,95%
		Chile	11.033	38,58%
ALF - Foz do Iguaçu	Multilog	Argentina	18.105	45,94%
		Paraguai	17.449	44,27%
		Chile	3.742	9,49%

Fonte: UniMercosul

TABELA 03 – Fluxo Comercial

FLUXO COMERCIAL - 01/2026 a 02/2026								
Unidade de Despacho	Recinto	Exportação (dólar)	Importação (dólar)	Total	Nº de DUE's	Nº de DI's	Total de Declarações	Tributos Recolhidos (real)
ALF - Uruguaiana	MULTILOG	797.004.754,08	351.076.482,02	1.148.081.236,10	14.453	4.678	19.131	336.912.661,08
IRF - São Borja	CUF	784.759.907,86	211.765.059,95	996.524.967,81	9.467	3.312	12.779	35.484.956,56

Fonte: UniMercosul

O desenvolvimento regional é o processo de promover o crescimento econômico, social e cultural em diferentes regiões de um país ou território. Tem como objetivo a redução das desigualdades entre áreas mais ricas e mais pobres, com a garantia de que todas as áreas tenham acesso a oportunidades, serviços e melhorias na qualidade de vida. O termo Desenvolvimento Regional apresenta uma complexidade em sua essência, a partir da própria palavra “desenvolvimento”, com o propósito de abordar um real sentido a esse conceito. Para Siedenberg (2012), desenvolvimento ocupa em diversos idiomas, um caso ímpar, de uso indiscriminado, capaz de comunicar e fazer-se compreender em diversos contextos devido a seu apelo (Caiden; Caravantes, 1988) com potencial na mídia, discursos políticos, apresentações de políticas públicas, textos acadêmicos, relatórios de pesquisa e até mesmo conversas informais.

Podendo abranger investimentos em infraestrutura, educação, saúde, geração de empregos e incentivo ao empreendedorismo, em particular nas regiões que necessitam de mais apoio. O desenvolvimento regional procura equilibrar o progresso, desenvolvendo uma distribuição mais justa dos recursos e oportunidades, para que todas as regiões cresçam de forma sustentável e harmoniosa. Dos mais renomados estudiosos e as figuras menos letradas e estudadas, pode-se encontrar, em suas concepções, algum posicionamento sobre desenvolvimento – sempre algo positivo, mas sem a devida clareza sobre as significações. Para Sachs (1986), a multidisciplinaridade de olhares torna o desenvolvimento objeto de estudo de inúmeras disciplinas e profissionais de diversas áreas, e este continua sendo, ao longo dos anos,

um conceito ambíguo, difuso, ou seja, um conceito cujos contornos não estão nitidamente definidos (Siedenberg, 2011).

Furtado por sua vez, reafirma o entendimento de que desenvolvimento não é apenas:

> [...] um processo de acumulação e de aumento de produtividade macroeconômica, mas principalmente o caminho de acesso a formas sociais mais aptas a estimular a criatividade humana e responder as aspirações da coletividade" (p. 485). Para o autor, historicamente, no Brasil não houve correspondência entre crescimento e desenvolvimento. O crescimento econômico [...] tal qual o conhecemos, vem se fundando na preservação dos privilégios das elites que satisfazem seu afã de modernização; já o desenvolvimento se caracteriza pelo seu projeto social subjacente (Furtado, p. 483).

No que diz respeito à questão regional em particular, algumas perspectivas teóricas trabalham, direta ou indiretamente, com a presença das desigualdades no desenvolvimento regional, trazendo aceitação na pauta das discussões econômicas, políticas e sociais, tanto no ambiente acadêmico quanto no das políticas públicas. Para isso, busca-se transitar de forma interdisciplinar, em várias áreas do conhecimento, pois conforme ressalta Brandão (2010), nenhum campo disciplinar é minimamente capaz de abarcar a expressiva complexidade do assunto, fazendo-se necessário entender a complexidade dos fenômenos nos quais circulam as estratégias de desenvolvimento regional. Da mesma forma, para melhor compreender o desenvolvimento regional é necessário utilizar uma perspectiva multidisciplinar e sistêmica, sem deixar de considerar aspectos culturais, sociais, naturais, econômicos e espaciais. Na visão de Dallabrida (2017), o processo de desenvolvimento regional compreende o crescente esforço das sociedades locais na formulação de políticas territoriais com o intuito de discutir questões centrais da complexidade contemporânea, o que torna a região o sujeito de seu próprio processo de desenvolvimento. Segundo Schneider (2010), o debate sobre abordagem territorial do desenvolvimento emerge no Brasil na década de 1990, impulsionado por um contexto de recuperação organizacional e política dos movimentos sociais e outras instâncias da sociedade civil. Para os autores, tal abordagem surge como proposta de promover a superação do enfoque setorial das atividades econômicas, amenizar a dicotomia espacial entre o rural e o urbano, o campo versus cidade e reconhecer o protagonismo dos atores emergentes da sociedade civil.

5.2 A Educação entre SB/ST

As universidades de fronteira ocupam um papel importante no desenvolvimento territorial fronteiriço. Atuando como polo de conhecimento científico, inovação e na formação de profissionais que contribuem para o crescimento da nossa região de fronteira. Essas

instituições ajudam nas pesquisas e no desenvolvimento de soluções específicas para os desafios acadêmicos locais e regionais, incentivando a cooperação entre os países vizinhos, estreitando relações e fortalecendo a integração regional. As universidades de fronteira fomentam a economia local, gerando empregos e valorizando a cultura e as identidades da região. Elas são fundamentais, estimulando o desenvolvimento territorial fronteiriço, promovendo o bem-estar das comunidades e a integração entre os países vizinhos.

De acordo com Paniágua e Pinto (2022, p. 119), podemos visualizar no quadro abaixo, as instituições de fronteiras e os seus respectivos números de alunos matriculados, conforme dados levantados pelo Comitê de Integração Fronteiriça de São Borja-Brasil/Santo Tomé-Argentina (CIF). No quadro abaixo é apresentado o Censo de estudantes matriculados nas instituições superiores, técnicas e formação de Professorado das cidades gêmeas de São Borja-Brasil/Santo Tomé-Argentina (2019).

QUADRO 13- Censo estudantil de acordo com o Comite de Integração Fronteiriça

Instituições	**Nº de Matrículas (2019)**
Instituto de Formación Docente Jorge L. Borges (Santo Tomé)	950
Anhanguera – EAD (São Borja)	480
Uninter – EAD (São Borja)	400
Unipampa (São Borja)	2000
Fundación Barcelo (Santo Tomé)	3000
Unne (Santo Tomé)	279
UERGS (São Borja)	122
IFFAR (São Borja)	1030
SENAC	800
Universidade de San Salvador	250
Total	**9.350**

Fonte: Muriel Pinto (2019), com base em dados repassados pelas Instituições.

Quanto à educação, são 55 estabelecimentos de ensino, entre privados e públicos municipais, estaduais e federais. Dentre estes os que se destacam são o Instituto Federal

Farroupilha, a Universidade Estadual do Rio Grande do Sul e a Universidade Federal do Pampa, fazendo com que São Borja, nos últimos anos, venha a construir caminhos para tornar-se um importante polo educacional regional no ensino, na pesquisa e na extensão. É imprescindível mencionar o desenvolvimento educacional que com o passar dos tempos obteve um significativo crescimento com a vinda dos polos educacionais como: UNIPAMPA - Universidade Federal do Pampa, a UERGS - Universidade Estadual do Rio Grande do Sul, o IFFAR - Instituto Federal Farroupilha e FUNDÁCION H. A. BARCELÓ FACULTAD DE MEDICINA – AR, proporcionando um Ensino Superior e Tecnológico de qualidade para a população da fronteira.

FIGURA 35 - Fachada da Universidade Federal do Pampa – Unipampa, campus São Borja



Fonte: Portal Unipampa (2025

FIGURA 36 - Vista aérea do Instituto Federal Farroupilha



Fonte: Portal IFFAR/RS (2025)

FIGURA 37- Fachada da Universidade Estadual do Rio Grande do Sul – UERGS, campus SB



Fonte: UERGS/RS

FIGURA 38 – *Fundácion H. A. Barceló Facultad de Medicina*, Santo Tomé/AR

Fonte: Portal Fundácion H. A. Barceló – AR (2025)



Fonte: Portal Fundácion H. A. Barceló – AR (2025)

5.3 Entrevista com o Diretor Comercial da empresa MERCOVIA S/A

Foi realizada uma entrevista com o Diretor Comercial da empresa MERCOVIA S/A, administradora do Centro Unificado de Fronteira, foi elaborado alguns questionamentos a respeito da questão da educação. Questionamento: E a questão da educação? Como é que você percebe? Essa questão também? Resposta (Entrevistado): Eu acredito que tinha que ser mais flexível. Tem as questões. A gente vê hoje. Muitos brasileiros. Estudando na Argentina. É uma questão bem particular. Tem que ser um cidadão argentino. Tem que fazer. A residência na Argentina. Eu acredito. Que se devolve muito a isso. Porque nós temos. Por um lado. Brasileiros indo fazer medicina na Argentina. Eu acredito. Que se faz muito pouco. Com tudo que tem em São Tomé. Com a estrutura de medicina. Eu não posso dizer. Que São Borja não é. Não reconheço. Que é uma delusão. Nos últimos anos. Teve uma revolução muito grande de saúde. Mas eu acredito. Que se possa fazer algo em relação também. A esses estudantes de medicina. Fazer essa integração, essa facilitação. Na verdade, já existe. E eu acredito também que está no início. Nós temos a Unipampa em São Borja. Temos o Hospital Ivan Goulart. Eu vejo potencial muito grande de estudo aqui. Existe. Eu tenho conhecimento de alguma. De vagas também. Para argentino. Eu não sei. Mas eu acredito que vai evoluir. Existe inclusive. Eu sei que tem. Uma carteira. Para residente vicinal. Esse é um exemplo. Que eu quero te citar. Hoje um cidadão de Santo Tomé. Residente em Santo Tomé. Ele pode fazer na Polícia Federal. Um documento chamado Carteira de Residente Vicinal. Ele não é um documento para Migração. Ele tem que entrar e sair da Argentina. Como argentino. Porém. Ele tem. Essa carteira de Residente Vicinal. Enquanto, ele for morador de São Borja. Tem que sair das fronteiras. Então foi criado isso. E pode. Trabalhar em São Borja. Ele pode abrir conta em São Borja. Como São-borjense. Ele tem um CPF. Nós ao contrário. Não tem a previsão legal. No Brasil está regulamentada. Eu acredito. Que teria que começar por isso. Por exemplo. Vamos regulamentar a permissão. Dessa circulação de pessoas. Aí sim. A integração dos estudos. São Borja tem. Um polo grande de estudos. Nas universidades.

Com o objetivo de identificar os termos mais recorrentes presentes nas entrevistas, elaborou-se uma nuvem de palavras a partir das falas dos participantes. Observa-se a predominância dos termos "comércio exterior", "Mercovia", "Free shop" e expressões relacionadas à integração regional, evidenciando a centralidade das atividades logísticas e comerciais na percepção dos atores envolvidos. A frequência das palavras reforça a importância atribuída ao Centro Unificado de Fronteira como elemento estruturador do desenvolvimento econômico e da integração entre Brasil e Argentina.

5.4 Aplicação do software MAXQDA

FIGURA 39: Nuvem de palavras a partir das entrevistas



Fonte: Elaboração do autor

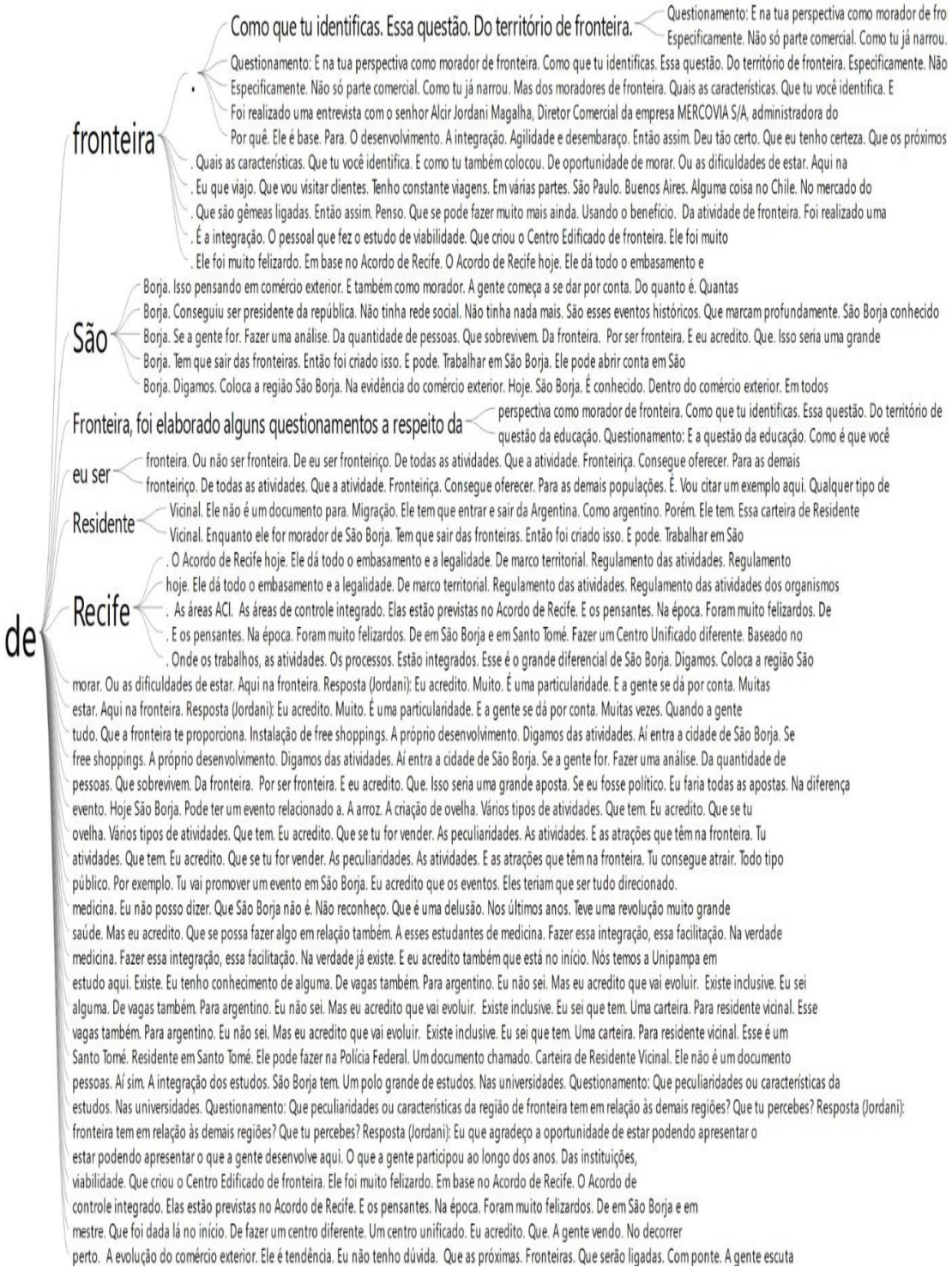
Na segunda nuvem observa-se o uso dos termos " fronteiras", "atividades", "acordo" e expressões relacionadas à integração regional, evidenciando a centralidade das atividades logísticas e comerciais na percepção dos atores envolvidos. A frequência das palavras reforça a importância atribuída ao Centro Unificado de Fronteira como um elemento importante para o desenvolvimento econômico e da integração entre Brasil e Argentina.

FIGURA 40: Nuvem de palavras a partir da palavra CUF



Fonte: Elaboração do autor

FIGURA 41 – Como que tu identificas a questão território de fronteira? MAXQDA



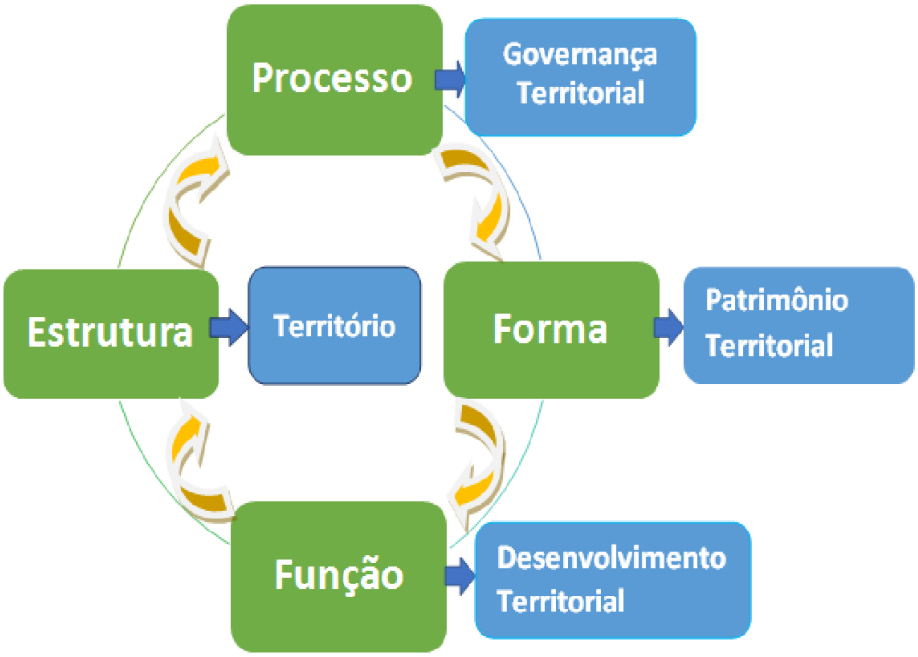
Através da implantação destes polos educacionais, obteve uma melhor qualificação acadêmica, possibilitando a formação de profissionais em diversas áreas do conhecimento, professores e pesquisadores colaboram para o desenvolvimento de projetos, estimulando o

crescimento econômico, social e regional. Visando a formulação de projetos, para fazer uma análise socioeconômica do município e região para a implantação de políticas públicas sociais.

O dia 16 de dezembro de 2025, foi marcado por tratativas para a formalização de um convênio entre São Borja e a Faculdad de Medicina Fundación Barceló, conforme encarte folha de São Borja Edição nº 4656, de 20/12/2025. O referido convênio, permite a realização de práticas médicas de Medicina da instituição argentina. A proposta prevê que, estudantes em fase final da graduação, passam por estágios curriculares na área de Atenção Primária à saúde, atuando junto aos serviços da rede municipal de São Borja.

Importante destacar, as Novas regras sobre trânsito de servidores federais entre as cidades gêmeas, de acordo com a Portaria nº 157, publicada pelo Ministério da Educação (MEC), no dia 13 de fevereiro de 2026, visando desburocratizar a rotina de professores e técnicos-administrativos que atuam em instituições de ensino localizadas em regiões fronteiriças e necessitam ir a trabalho para o país vizinho. A principal mudança atinge o trânsito vicinal fronteiriço eventual, que é o deslocamento a serviço com duração inferior a 12 horas e sem pernoite. Com a nova normativa, as atividades científicas e administrativas serem realizadas no país vizinho, deixam de exigir a publicação oficial de “afastamento do País” no Diário Oficial da União (DOU).

FIGURA 41 - Uma Interpretação geográfica do processo de desenvolvimento territorial.



Fonte: Dallabrida (2020)

5.5 Desenvolvimento territorial e econômico fronteiriço

As quatro categorias teóricas explicativas dos processos de desenvolvimento territorial, podem ser compreendidas como: Categoria de partida: o território, uma estrutura socioterritorial, em que suas partes se interrelacionam, constituindo o mundo natural, das organizações e da produção; Categoria de intermediação: a forma assumida temporal e historicamente por uma estrutura resulta de relações socioambientais, por meio de "conversações societárias horizontais", ou seja, práticas de governança territorial (Dallabrida, 2007, 2015; Dasí, 2015), processo em que são confrontados diferentes interesses/intenções, com o propósito de construir convergências quanto ao futuro desejado territorialmente; Categoria resultante: toda estrutura, temporal e historicamente construída assume uma forma, neste caso, representada pelo patrimônio territorial; Categoria de funcionalidade: do confronto entre diferentes projetos de futuro, resultam configurações espaciais, demarcadas administrativamente (municípios, territórios), como função da forma.

Tais configurações espaciais transitam entre a utopia desejada pelas pessoas envolvidas nos processos de ação coletiva que ocorrem nos municípios, regiões, países ou territórios, e a realidade possível. O que se argumenta é que o que chamamos desenvolvimento territorial (ou local/regional) faz parte da utopia desejada e sua concretude momentânea, representando a realidade possível. Como os agentes de tais processos, nem sempre dispõem de poder equivalente de persuasão ou decisão, o futuro desejado não necessariamente atende aos interesses do todo, às vezes, nem mesmo da maioria dos interlocutores, o almejado "desenvolvimento" permanece muito mais na condição de utopia de que de realidade (Dallabrida, 2020). Destaca-se que o desenvolvimento territorial é um conceito que se refere ao crescimento e à melhoria das condições de uma área específica, levando em consideração suas características, potencialidades e necessidades únicas.

Ao contrário do desenvolvimento regional, que olha para regiões maiores, o desenvolvimento territorial destaca um espaço mais delimitado, tendo como exemplo uma cidade, um bairro e comunidades, buscando promoção de ações valorizando suas particularidades. Abrange um planejamento integrado, envolvendo diferentes setores como: economia, meio ambiente, cultura e infraestrutura, potencializando o desenvolvimento de forma sustentável e participativa. O desenvolvimento territorial busca fortalecer as identidades locais, gerando oportunidades e melhorando a qualidade de vida das pessoas que vivem naquela área. O desenvolvimento regional e territorial busca equilibrar o progresso, garantindo que todas as áreas possam se desenvolver de forma sustentável e justa. Saquet (2015) sintetiza a acepção

sobre território, como uma construção social, histórica e relacional. Segundo essa compreensão, o território está sempre vinculado aos processos de apropriação e dominação do espaço e, evidentemente, às pessoas que nele residem, contemplando tanto as dimensões físico-naturais do lugar, como as atividades produtivas nele realizadas, sua gente com seu saber-fazer, seus costumes e tradições, sua história.

A microeconomia se manifesta na dinâmica das empresas locais, especialmente as micro e pequenas empresas, que representam uma parcela significativa da atividade econômica do município. As Empresas locais em São Borja possuem um número considerável de micro e pequenas empresas, que são cruciais para a geração de empregos e renda na região. No Setor agrícola a produção de arroz é um setor importante na economia local, influenciando a oferta e demanda de insumos e produtos relacionados. São Borja, conta com aproximadamente mais de 7.000 empresas ativas. Possui uma economia forte no agronegócio, insumos agrícolas e comércio. Com destaque para a produção de arroz e o comércio fronteiriço, representando 35% da relação empregatícia formal local.

A população de São Borja, segundo dados do IBGE 2022, possui uma renda média mensal de 2,2 salários-mínimos e conta com 13.528 pessoas ocupando postos formais de trabalho, ou seja, uma proporção de 18,4% de pessoas ocupadas em relação à população em geral. Além disso, existe uma parcela muito alta da população (37%) que reside em domicílios em que se vive com até meio salário-mínimo de rendimento. A Renda Per Capita da cidade é de R$23.325,87, puxada especialmente pelo setor primário, haja vista que a cidade é grande produtora de grãos, especialmente arroz e soja. O PIB per capita em 2020 era de 33.275,00. A macroeconomia é influenciada pela economia regional e nacional, incluindo a agropecuária (arroz, trigo, soja, gado), o comércio fronteiriço e a influência de outros setores econômicos presentes na cidade. No Comércio fronteiriço o fluxo de mercadorias e pessoas através da fronteira com a Argentina gera atividades econômicas diversas, incluindo o comércio varejista, serviços e outros. Melhorando a oferta de trabalho e renda, impulsionando o bem-estar social dos moradores da fronteira.

A economia regional de São Borja é influenciada por tendências e políticas econômicas mais amplas, buscando várias interações econômicas. A interação entre micro e macroeconomia pode ser observada na relação entre o desempenho das empresas locais e o contexto econômico geral. O comércio fronteiriço estabelece oportunidades econômicas para as empresas locais, mas também pode ser afetado por políticas cambiais e tarifas de importação e exportação. A análise micro e macroeconômica, revela a importância de entender tanto as dinâmicas locais

(empresas, agricultura, comércio) quanto a influência de fatores externos na vida econômica da cidade.

Pode-se utilizar as políticas públicas sociais, como estratégia para enfrentar as desigualdades sociais e econômicas, através de uma atividade social para formar redes de políticas públicas, com o intuito de melhorar a redistribuição de renda das comunidades ribeirinhas. A pesca artesanal é uma das principais fontes de recursos das comunidades ribeirinhas, antes sem nenhum controle e fiscalização. Dallabrida (2015 a, p. 325) faz a explicitação de uma acepção de desenvolvimento, a partir da perspectiva territorial. O desenvolvimento territorial é entendido como um processo de mudança continuada, situado histórica e territorialmente, mas integrado em dinâmicas intraterritoriais, supra territoriais e globais, sustentado na potenciação dos recursos e ativos (materiais e imateriais, genéricos e específicos) existentes no local, com vistas à dinamização socioeconômica e à melhoria da qualidade de vida da sua população.

Portanto, o desenvolvimento territorial é um processo empreendido desde dentro do e no território, mesmo que integrado externamente, resultando das práticas de territorialidade. Para Raffestin (1977) a territorialidade corresponde ao espaço vivido e às relações de alteridade e exterioridade cotidianas. A alteridade entendida como as relações de interação e interdependência com as pessoas de sua convivência e exterioridade como o processo de aprendizagem e adequação social do indivíduo com o meio em que vive, compreendendo os padrões de comportamento social, as leis ou normas. Referem as territorialidades como relação de poder, relações de pertencimento e identidade dos indivíduos que convivem em um território.

A dinâmica territorial do desenvolvimento precisa ser gerida por meio de instâncias de concertação pública e privada, como processo em que representantes das diferentes redes de poder socioterritorial, através de procedimentos voluntários de conciliação e mediação, assumem a prática da gestão territorial de forma descentralizada e colaborativa. Ressalta Ferrão (2010) que a emergência do tema governança traduz posições político-ideológicas distintas, embora todas elas afetando a concepção moderna do papel do Estado: (i) visões econômicas neoliberais (governança desregulamentadora); (ii) visões civilistas pós-modernas (governança diversificadora); (iii) visões neomodernas (governança reguladora, estratégica e colaborativa). Reafirma o autor que estas várias visões coexistem em todas as sociedades, às vezes de forma explicitamente conflituosa, outras de um modo aparentemente pacífico, suscitando, não raro, equívocos tanto no âmbito dos projetos nacionais dos diversos Estados, como no contexto dos países.

Sintetizando contribuições dos principais autores, o conceito de governança, no seu sentido geral, refere-se às redes auto-organizadas, envolvendo conjuntos de atores provenientes de organizações e instituições, tais como, representantes do setor empresarial, da sociedade civil e agentes estatais, em processos de tomada de decisão, ou espaços de prestação de contas, relativamente horizontais, como um novo modelo de regulação coletiva e de fazer política (Dallabrida, 2015a/c). Assume-se o conceito expresso em:

> A governança territorial corresponde a um processo de planejamento e gestão de dinâmicas territoriais que dá prioridade a uma óptica inovadora, partilhada e colaborativa, por meio de relações horizontais. No entanto, esse processo inclui lutas de poder, discussões, negociações e, por fim, deliberações, entre agentes estatais, representantes dos setores sociais e empresariais, de centros universitários ou de investigação. Processos desta natureza fundamentam-se num papel insubstituível do Estado, numa noção qualificada de democracia, e no protagonismo da sociedade civil, objetivando harmonizar uma visão sobre o futuro e um determinado padrão de desenvolvimento territorial. (Dallabrida, 2015a, p. 325).

A governança corporativa trata da forma e do conjunto de instrumentos e mecanismos utilizados para organizar, administrar e gerenciar uma empresa (pública ou privada). Entre estes instrumentos podemos incluir leis, políticas, normas de órgãos reguladores, normas e regulamentos internos e até práticas comerciais ditadas pelo mercado.

A integração entre São Borja e Santo Tomé transcende o asfalto da Ponte da Integração; ela reside na harmonização entre infraestrutura moderna, capacidade estatal de gestão e o conhecimento gerado por seu polo universitário. O Centro Unificado de Fronteira provou ser um modelo resiliente, capaz de transformar uma zona de limite em um hub tecnológico e logístico de referência para a América do Sul.

Para consolidar esses avanços, recomenda-se a criação de um Observatório Binacional Permanente, voltado à gestão territorial integrada e ao monitoramento dos impactos socioeconômicos da nova concessão.

A manutenção da articulação multissetorial, via Câmaras Binacionais e Comitês de Fronteira, é imperativa para garantir que este território continue a ser o "coração do Mercosul", convertendo fluxos de capital em desenvolvimento humano e progresso sustentável. A integração entre os dois países é um dos exemplos mais significativos de cooperação fronteiriça no Mercosul. O processo de integração não é apenas uma questão de vizinhança, mas é o motor fundamental para o desenvolvimento econômico de ambas as cidades, transformando-as em um polo logístico estratégico para a América do Sul.

Os principais pilares que sustentam essa importância para o desenvolvimento econômico da fronteira são:

5.6 O Papel da Ponte Internacional da Integração

A inauguração da Ponte Internacional da Integração, em 1997, consolidou-se como o ápice de um projeto geopolítico cujas raízes remontam à década de 1930. A relevância estratégica deste elo reside na sua capacidade de interligar os oceanos Atlântico e Pacífico, unindo o porto de Rio Grande (Brasil) aos de Antofagasta e Iquique (Chile), encurtando em até 230 km as rotas comerciais entre os polos industriais de São Paulo e centros como Buenos Aires (AR) e Santiago (Chile). Historicamente, o desenvolvimento desta fronteira foi impulsionado por decisões de alto nível, como a autorização pessoal do Presidente Getúlio Vargas, em 1935, para a construção da sede da Receita Federal e do porto de São Borja, atendendo ao pleito do então prefeito Cleto Dória de Azambuja.

A transição do rudimentar serviço de balsas, iniciado oficialmente em 1946, para a infraestrutura moderna de concreto foi fruto de uma "luta proativa" liderada pela sociedade civil organizada. Destaca-se o papel da Associação de Produtores e Empresários de São Borja e Santo Tomé (APESS) e de sucessivas comissões de cidadãos que, desde 1972, mobilizaram presidentes e governadores para a viabilização do acordo binacional de 1989. Este esforço transformou o antigo "comércio formiga" ribeirinho em um fluxo logístico de alta performance.

Nesse contexto, São Borja (BR) e Santo Tomé (AR) enquadram-se perfeitamente no conceito técnico de "cidades gêmeas", conforme estabelecido pela Portaria n. 125/2014 e pela Portaria n. 213/2016 do governo brasileiro. A integração transcende a proximidade geográfica, manifestando-se em um adensamento populacional de aproximadamente 83.461 habitantes e em uma fusão cultural e econômica que exige uma gestão compartilhada e coordenada. Tal base histórica e regulatória fundamentou a criação de um modelo de governança único no Mercosul, que será analisado sob a ótica da eficácia institucional. Ela é o principal canal físico dessa integração. Encurtou em 230 km a ligação entre os polos industriais/agrícolas do Brasil (São Paulo, Sul) e Argentina (Buenos Aires, Córdoba, Mendoza), facilitando o comércio no Mercosul.

Atrelado a Ponte Internacional da Integração está o Centro Unificado de Fronteira (CUF). Nesse subtema discorre-se sobre a Estrutura e a Governança da CUF. Ele é o primeiro e mais eficiente centro de controle integrado da região, onde as aduanas dos dois países trabalham no mesmo local, reduzindo drasticamente o tempo de desembaraço de mercadorias.

O CUF de São Borja-Santo Tomé é a primeira Área de Controle Integrado (ACI) do Mercosul a operar sob o modelo de parada única. Sua eficiência operacional deriva da centralização de todos os processos aduaneiros, sanitários e migratórios em um único complexo,

localizado em Santo Tomé, eliminando a fragmentação logística observada em outros pontos de fronteira. A integração gera um efeito multiplicador na economia de São Borja e Santo Tomé.

Em relação a Capacidade Estatal e Estrutura Administrativa a excelência do CUF é um reflexo direto da Capacidade Estatal (Pires & Gomide, 2016). O sucesso do modelo reside na harmonia entre a *capacidade técnico-administrativa* - a competência da burocracia profissionalizada em coordenar trâmites complexos - e a *capacidade político-relacional*, manifestada na habilidade de interlocução entre os Estados e a concessionária. Sendo que o complexo abriga órgãos de fiscalização que atuam simultaneamente, ou seja, Brasil: Receita Federal, Polícia Federal, MAPA (Vigilância Agropecuária), ANVISA, IBAMA e EMATER.

Argentina: Alfândega (DGA), SENASA (Saúde Animal e Vegetal), Migraciones, Gendarmeria Nacional e Banco de La Nación Argentina.

Nesse sentido, há a Governança Binacional (COMAB e DELCON). A gestão contratual é assegurada pela Comissão Mista Argentina-Brasil (COMAB), que atua como ente concedente. O controle operacional e a fiscalização cotidiana do contrato de concessão competem à Delegação de Controle (DELCON). Juntas, essas instâncias exercem o "poder infraestrutural" do Estado, garantindo que os objetivos oficiais de integração sejam atingidos. Para conferir rigor analítico, utiliza-se a Teoria da Fronteira de Emmanuel Brunet-Jailly, que permite observar o caso de São Borja-Santo Tomé como um alinhamento perfeito de quatro forças: Fluxos de Mercado: O dinamismo logístico e de investimentos transfronteiriços. Políticas Multinível: A coordenação entre governos locais, estaduais, federais e o setor privado. Influência das Comunidades: O papel das organizações cívicas na manutenção da agenda de integração. Cultura Local: O sentimento de pertença e a identidade compartilhada que sustenta o fluxo de pessoas. A sinergia entre essas forças criou um ambiente onde o mercado é suportado por governança institucional sólida (COMAB/DELCON) e alimentado por uma dinâmica cultural viva, especialmente no polo universitário binacional.

Consecutivamente há o Diferencial Competitivo que é a agilidade do CUF é atestada pelo *Time Release Study*: o tempo total de liberação na exportação é de 20h 48min, e na importação é de 44h 30min. Em comparação, fronteiras como Uruguaiana registram médias de 54 h 53 min para importação. A operação em 24 horas, posiciona São Borja como a rota prioritária para produtos brasileiros de alto valor agregado e componentes estratégicos para indústrias automotivas (Toyota, Volvo, Scania).

Todavia, existe o Corredor Bioceânico no qual as cidades funcionam como um "porto seco" vital no corredor que liga o Oceano Atlântico ao Pacífico, facilitando o comércio entre

Brasil, Argentina, Chile e Paraguai. É uma rota logística estratégica de mais de 2.400 km, visando conectar o Oceano Atlântico ao Pacífico, passando por Brasil, Argentina, Chile e Paraguai. São Borja (BR) e Santo Tomé (AR). É um dos principais pontos cruciais de travessia internacional. A Rota Bioceânica tem por objetivo, reduzir o tempo de transporte de mercadorias para a Ásia em até duas semanas, diminuindo custos. Especialmente o comércio de produtos do agronegócio do Centro-Oeste brasileiro.

Contata-se que há os impactos socioeconômicos na fronteira porque a economia de fronteira gera um efeito multiplicador que dinamiza o setor de serviços, a logística e o mercado imobiliário local. O CUF sustenta cerca de 34 empresas privadas diretamente no complexo, gerando aproximadamente 400 empregos diretos para brasileiros e outros 750 postos indiretos no comércio vicinal. Entre 2008 e 2020, a concessionária recolheu R$15,8 milhões em tributos federais e R$845 mil em tributos municipais no Brasil. Além de injetar anualmente cerca de R$10 milhões na economia de São Borja por meio do consumo local de bens e serviços.

Já que, no Setor de Serviços e Logística há fluxo constante de caminhões (milhares por mês) demanda uma rede robusta de postos de combustíveis, hotéis, restaurantes, oficinas mecânicas e empresas de despacho aduaneiro, gerando milhares de empregos diretos. Visto que, em relação ao Comércio Bilateral a proximidade permite que o comércio local se beneficie das variações cambiais. Quando o real está forte, os argentinos compram no Brasil; quando o peso está favorável, brasileiros consomem na Argentina, mantendo o dinheiro circulando na região. Consequentemente, a Câmara Binacional recentemente reativada (2025/2026), essa instituição permite que os governos locais discutam políticas comuns, como a isenção de pedágio para transporte público local, facilitando a circulação de trabalhadores e estudantes.

É percebível que há Soluções Propostas e o Novo Horizonte (Concessão 2025-2027) no qual a transição da gestão para a nova concessionária, CS Rodovias Mercosul, em 2025, inaugura um ciclo de modernização focado na redução do "Custo de Fronteira". O plano de investimentos, orçado em US$99 milhões, prevê a instalação de scanners de carga de última geração, expansão para quatro câmaras frias, iluminação em LED e pavimentação de pátios. No entanto, a desburocratização e cidadania está dentro da perspectiva de implementação de políticas para 2026. Destaca-se a Portaria 157/2026 do MEC. Esta norma é crucial para a integração acadêmica, pois desburocratiza o trânsito de servidores e professores para atividades eventuais (inferior a 12 horas) sem a necessidade de publicação de afastamento no Diário Oficial, facilitando o intercâmbio técnico-científico. A formalização de um convênio entre São Borja e a Faculdad de Medicina Fundación Barceló, permitindo a realização de práticas médicas de Medicina da instituição argentina. Onde estudantes em fase final da graduação, passam por

estágios curriculares na área de Atenção Primária à saúde, atuando junto aos serviços da rede municipal de São Borja.

Além disso, há os benefícios logísticos e sociais relevantes. O novo modelo de concessão prioriza a competitividade regional e a justiça social. Há Isenção de Pedágio: Moradores residentes em São Borja e Santo Tomé terão isenção total na travessia da ponte, fortalecendo a cidadania transfronteiriça. Redução do Custo de Fronteira: Tarifas reduzidas para o transporte de cargas, visando baratear a logística regional e tornar os produtos locais mais competitivos frente aos mercados globais. Desse modo, o Polo Educacional Transfronteiriço: Integração Social e Acadêmica não se faz economia sem pessoas. A integração acadêmica entre universidades como a UNIPAMPA em São Borja (BR) e o Instituto Barceló em Santo Tomé – Corrientes (AR), cria um fluxo de estudantes que consomem e vivem nas duas cidades, fortalecendo o mercado imobiliário e de serviços educacionais. E o desenvolvimento territorial é sustentado pela formação de um "transborder services economy", impulsionado pelo fluxo massivo de estudantes.

QUADRO 14 - Polo Educacional Transfronteiriço

Instituição	Tipo/Localização	Matrículas (Censo 2019)
Fundación Barceló	Medicina / Santo Tomé (AR)	3.000
UNIPAMPA	Federal / São Borja (BR)	2.000
IFFAR	Federal / São Borja (BR)	1.030
Instituto Jorge Borges	Formação Docente / Santo Tomé (AR)	950
Outras (UERGS, SENAC, etc.)	Diversas / Binacional	2.370
TOTAL	**Região Binacional**	**9.350**

Fonte: Elaborada pelo autor

Nota: A Fundación Barceló (AR) atua como o principal motor do fluxo de estudantes brasileiros, criando uma demanda constante por habitação e serviços em São Borja, o que caracteriza um desenvolvimento de base endógena.

QUADRO 15 - Impactos Econômicos no Processo de Integração da fronteira SB/ST

Área de Impacto	Benefício Principal
Logística	Redução do tempo de transporte no Mercosul.
Empregos	Alta demanda por serviços aduaneiros e de hospitalidade.
Infraestrutura	Modernização de rodovias e acesso binacional.
Arrecadação	Aumento de impostos através da circulação de bens e serviços.

Fonte: Elaborada pelo autor

Analisa-se que a evolução do fluxo comercial Brasil–Argentina pelo Centro Unificado de Fronteira (1998-2025) apresenta relevância econômica do Centro Unificado de Fronteira São Borja–Santo Tomé.

E pode ser evidenciada pela evolução do fluxo comercial entre Brasil e Argentina ao longo das últimas décadas.

Os dados disponibilizados pela Mercovia S/A na página seguinte demonstram o crescimento contínuo do volume financeiro movimentado pelo corredor internacional, evidenciando a consolidação do complexo fronteiriço como uma das principais portas de entrada e saída de mercadorias entre os dois países.

QUADRO 16- Volume Financeiro movimentado

MERCOVIA S.A. - CENTRO UNIFICADO DE FRONTERA

MERCOVIA S.A. INTERCAMBIO COMERCIAL BRASIL - ARGENTINA

INTERCAMBIO COMERCIAL POR EL CUF - (Fuente SISTEMA CUF - MERCOVIA S.A.)

PERIODO	VALOR FOB DE LAS MERCADERIAS (U$S)			% DE PARTCIP. DEL CUF EN EL TOTAL DEL INTERCAMBIO
	EXPO AR / IMPO BR	EXPO BR / IMPO AR	TOTAL	
1996				
1997				
1998	249,633,543	480,430,121	730,063,664	7.64%
1999	247,315,995	309,766,615	557,082,610	7.29%
2000	323,689,732	449,585,107	773,274,839	13.19%
2001	317,807,192	463,816,334	781,623,526	14.45%
2002	331,042,231	325,074,567	656,116,798	10.38%
2003	352,695,336	477,310,269	830,005,605	11.58%
2004	505,561,655	888,214,989	1,393,776,644	10.75%
2005	953,260,167	1,511,419,076	2,464,679,243	15.24%
2006	1,323,016,054	2,488,867,981	3,811,884,035	19.26%
2007	1,920,862,366	3,058,008,513	4,978,870,879	20.06%
2008	2,201,568,657	3,839,938,856	6,041,507,514	19.57%
2009	2,404,267,297	3,053,803,850	5,458,071,147	22.68%
2010	3,019,915,183	6,447,379,161	9,467,294,344	28.73%
2011	3,045,603,182	7,160,852,437	10,206,455,619	25.76%
2012	2,776,291,667	5,756,911,641	8,533,203,309	24.78%
2013	3,207,129,571	6,345,142,489	9,552,272,060	26.48%
2014	2,680,769,984	4,964,524,706	7,645,294,690	26.90%
2015	1,772,210,328	4,092,505,019	5,864,715,347	25.41%
2016	1,686,894,473	3,720,603,769	5,407,498,243	24.03%
2017	1,805,091,004	4,518,303,506	6,323,394,510	23.37%
2018	2,210,497,488	4,957,802,507	7,168,299,995	27.61%
2019	2,153,797,254	3,042,237,984	5,196,035,237	25.63%
2020	1,670,517,380	2,501,884,708	4,172,402,088	25.66%
2021	2,397,635,617	4,261,168,218	6,658,803,835	27.95%
2022	3,031,412,671	7,118,523,159	10,149,935,830	35.67%
2023	3,076,306,856	7,558,651,355	10,634,958,211	37.02%
2024	3,163,342,389	7,626,656,970	10,789,999,359	39.44%
2025	3,029,331,335	11,946,286,105	14,975,617,440	51.76%

NOTA: AÑO 2025 CORRESPONDE AL PERÍODO 01-01-2025 AL 01-12-2025

Fonte: Mercovia

A imagem acima, mostra uma tabela do comércio entre Brasil e Argentina pelo Centro Unificado de Fronteira (CUF), com dados de 1998 a 2025:

QUADRO 17- Principais Análises

• **1998–2003:** o comércio era relativamente baixo, abaixo de US$ 1 bilhão por ano.
• **2004–2011:** houve uma forte expansão, atingindo mais de US$ 10 bilhões em 2011.
• **2012–2020:** período de volatilidade e retração, com mínimo recente em 2020 (US$ 4,17 bilhões).
• **2021–2025:** recuperação acelerada.
• **2025:** recorde histórico de **US$ 14,98 bilhões**, superando o pico anterior de 2011 em cerca de 47%.

Fonte: Mercovia

Além disso, a participação do CUF no comércio bilateral total cresceu de 7,64% em 1998 para 51,76% em 2025, indicando que esse corredor fronteiriço se tornou cada vez mais relevante para a integração comercial entre os dois países.

TABELA 04 -Exportação

Ano	Exportação AR / Importação BR (US$)	Exportação BR / Importação AR (US$)	Total (US$)	Participaçã o do CUF
1998	249,6 milhões	480,4 milhões	730,1 milhões	7,64%
2010	3.019,9 milhões	6.447,4 milhões	9.467,3 milhões	28,73%
2020	1.670,5 milhões	2.501,9 milhões	4.172,4 milhões	25,66%
2024	3.163,3 milhões	7.626,7 milhões	10.790,0milhões	39,44%
2025	3.029,3 milhões	11.946,3 milhões	14.975,6milhões	51,76%

Fonte: Mercovia S/A.

TABELA 05- Intercâmbio comercial



Fonte: Mercovia S/A

Em análise dos dados acima coletados, o total do comércio canalizado pela CUF cresceu de 730,1 milhões de dólares em 1998, para 14.975,6 milhões de dólares em 2025, mais de 20 vezes. O fluxo comercial é sistematicamente dominado pelas exportações do Brasil para a Argentina.

Entre 2014 e 2020, houve uma queda significativa no comércio total, indo de 7.645,2 milhões para 4.172,4 milhões de dólares. Desde 2021, observa-se uma recuperação altamente sustentada.

Em 2025 registra o maior valor de toda a série histórica, quase 15.000 milhões de dólares. A participação do Centro Unificado de Fronteira (CUF) no total de intercâmbio bilateral também atinge um recorde em 2025 (51,76%), o que significa que mais da metade do comércio bilateral entre Brasil e Argentina passou por esse corredor de fronteira.

Conforme dados coletados para o balanço comercial 2025, as Exportações argentinas para o Brasil: US$ 3.029.331.335, Exportações brasileiras para a Argentina: US$ 11.946.286.105, com uma Diferença (excedente para o Brasil): US$ 8.916.954.770.

Em 2025 o Brasil exportou para a Argentina quase 4 vezes mais do que a Argentina exportou para o Brasil por meio dessa travessia de fronteira.

Assim, sob a perspectiva do desenvolvimento regional, os resultados encontrados corroboram as contribuições teóricas de autores como Furtado (2004), Dallabrida (2015; 2020), Brandão (2010), Saquet (2015) e Amaral Filho (1995), ao demonstrarem que o desenvolvimento não pode ser compreendido apenas em termos de crescimento econômico, mas como um processo multidimensional, fundamentado na valorização das potencialidades locais, na cooperação institucional e na participação dos diferentes atores sociais, no Centro Unificado de Fronteira.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao término da pesquisa dessa Dissertação intitulada: A importância do Centro Unificado de Fronteira (CUF) no Processo de Integração Econômica Brasil e Argentina: Caso das Cidades Gêmeas São Borja- Santo Tomé. É proeminente registrar-se que se tratou de um objeto de estudo muito importante para pesquisas posteriores e novos acréscimos de outros pesquisadores (as). Sugere-se a relevância do CUF pois no mesmo local são feitos todos os controles fronteiriços tanto de carros, ônibus e caminhões, ônibus internacional e imigração da aduaneira. Ele destaca-se por manter a única ACI, isto é, Área de Controle Integrado. É um local onde argentinos e brasileiros se encontram para realizar a travessia.

Sendo que o título desta evidencia a relevância da importância econômica e agilidade do controle aduaneiro. A referida presente pesquisa teve como objetivo analisar a contribuição do Centro Unificado de Fronteira (CUF) de São Borja–Santo Tomé para a integração territorial, o desenvolvimento regional e a cooperação binacional entre Brasil e Argentina. A investigação permitiu compreender que a fronteira contemporânea ultrapassa a concepção tradicional de limite geográfico. E constitui-se como um espaço dinâmico de interação econômica, institucional, social e cultural.

De que forma o Centro Unificado de Fronteira (CUF) contribui para a integração territorial e para o desenvolvimento social das cidades gêmeas São Borja (BR)-Santo Tomé (AR) e para o desenvolvimento econômico binacional? O CUF constitui um importante instrumento de política pública para a integração regional. E contribui para o fortalecimento das relações binacionais, para a dinamização das atividades econômicas e para a ampliação das capacidades institucionais voltadas ao desenvolvimento da região de fronteira.

Os resultados obtidos evidenciam que o Centro Unificado de Fronteira representa uma experiência singular de governança compartilhada no âmbito do Mercosul. Consolidando-se como um importante instrumento de política pública voltado à integração regional. A estrutura integrada dos órgãos de controle aduaneiro, migratório, sanitário e de transporte possibilita maior eficiência operacional, redução de entraves burocráticos e maior fluidez dos fluxos de mercadorias e pessoas, fortalecendo a competitividade logística da região.

Após várias leituras e pesquisas verificou-se que os benefícios proporcionados pelo modelo de gestão integrado transcendem os aspectos estritamente aduaneiros. O funcionamento do CUF produz efeitos diretos sobre a economia local e regional. Estimulando atividades relacionadas ao transporte, lavanderias, hotelaria, comércio, serviços, logística e manutenção

de veículos. Além de favorecer a geração de empregos e a circulação de renda. O complexo fronteiriço estabelece um importante ativo territorial capaz de dinamizar as atividades econômicas e ampliar as oportunidades de desenvolvimento para os municípios envolvidos.

A experiência do Centro Unificado de Fronteira revela a importância da articulação entre Estado, iniciativa privada e sociedade civil na construção de estratégias voltadas ao fortalecimento do território. Obteve-se resultado ao realizarem-se as entrevistas. Durante a pesquisa permitiram identificar que o principal diferencial do modelo implantado em São Borja–Santo Tomé reside na integração operacional dos organismos brasileiros e argentinos em uma única Área de Controle Integrado (ACI).

Logo, condição que tornou o complexo referência às outras regiões de fronteira da América do Sul. A percepção dos atores envolvidos demonstra que o modelo adotado compõe um exemplo bem-sucedido de cooperação binacional, capaz de promover maior agilidade nos processos logísticos e consolidar a posição estratégica da fronteira no contexto do comércio internacional.

Ao realizar-se uma análise de uma visão crítica desse cenário atual do CUF constatou-se que ainda persistem os desafios estruturais que limitam o pleno aproveitamento das potencialidades da integração fronteiriça. Entre outros apontamentos de propostas é perceptível a insuficiência de recursos humanos em determinados órgãos de fiscalização. A inexistência de procedimentos burocráticos mais rápidos, a assimetria normativa entre os países e a necessidade de maior modernização tecnológica constituem fatores que impactam a eficiência operacional do sistema.

São necessárias mais melhorias tais como: as limitações demonstram que o fortalecimento da integração territorial depende não apenas da infraestrutura física, mas também do aperfeiçoamento contínuo dos mecanismos institucionais e da harmonização das políticas públicas entre os países. Necessário mais diálogo binacional.

Um aspecto positivo evidenciado pela pesquisa refere-se à importância das instituições educacionais e das universidades localizadas na região fronteiriça São Borja-BR e Santo Tomé-AR como agentes estratégicos para o desenvolvimento territorial, social e cultural. A presença de instituições de Ensino Superior brasileiras e argentinas contribuem para a formação de capital humano especializado. Entre elas estão o Instituto de Formación Docente Jorge L. Borges; Anhanguera; Uninter, Unipampa; Fundación Barcelo; Unne; UERGS; IFFAR; SENAC, Universidade de San Salvador etc. Instituições essas que já foram especificadas a quais países pertencem no desenvolvimento da Dissertação.

Todavia para a produção do conhecimento científico e para o fortalecimento dos vínculos de cooperação entre os dois países urge a necessidade de um maior fortalecimento contínuo entre as instituições. A fim de dar continuidade de ampliar as possibilidades de inovação cientifica e desenvolvimento regional. Carece de novas propostas de autores (as) e pesquisadores (as) para que por meio de pesquisa aplicada a teórica possam realizar intercâmbios culturais.

Especifica-se que a comunicação nesse processo é necessária para que a população local possa receber as informações dessas pesquisas binacionais. Além disso, por meio da integração social precisam compreender quais principais atores governamentais e privados trabalham no CUF. Devem as pessoas ter uma ideia de pertencimento ao local; dar valor patrimonial aos espaços sociais; realizar práticas sociais, linguísticas, culturais e territoriais apreciando as paisagens ou dialogando; ter conhecimento das identidades locais e territoriais; aprender a história local desde os diálogos, as discussões dos diferentes atores do processo de políticas públicas até a inauguração e implementação do Centro Unificado de Fronteira; receber conhecimento da diversidade de identidade como a ribeirinha, a fronteiriça e a missioneira fazem parte das pessoas que transitam pelo CUF.

Ao trafegar pelo CUF há possibilidade do fluxo de turistas ou trabalhadores identificarem-se com tais identidades; podem degustar da gastronomia típica local de São Borja-BR ou de Santo Tomé-AR; prestigiarem as festas populares tais como Festa do Peixe, Carnaval e Crenças Locais; Apreciar o Cais do Porto que é um dos pontos turísticos para argentinos e brasileiros; O CUF proporciona aos argentinos fazer visitações a outras regiões do Brasil bem como brasileiros visitar Santo Tomé ou outros pontos turísticos etc.

Além disso, os investimentos previstos com a nova concessão da Ponte Internacional da Integração e do Centro Unificado de Fronteira apontam para perspectivas favoráveis ao fortalecimento da infraestrutura logística e à consolidação da região como um importante corredor internacional de comércio no âmbito do Mercosul. A modernização dos sistemas operacionais, a ampliação da capacidade logística e a continuidade dos investimentos públicos e privados tendem a reforçar a posição estratégica de São Borja e Santo Tomé como cidades gêmeas articuladas por relações econômicas, institucionais e socioculturais cada vez mais intensas.

Conclui-se, que o Centro Unificado de Fronteira de São Borja–Santo Tomé constitui muito mais do que uma estrutura destinada ao controle de mercadorias e de pessoas. Trata-se de um instrumento de integração territorial e de governança binacional, que contribui significativamente para o desenvolvimento econômico, social e institucional da região

fronteiriça. Sua experiência demonstra que as fronteiras podem deixar de ser compreendidas apenas como espaços de separação para se constituírem em territórios de cooperação, inovação e desenvolvimento compartilhado.

Por fim, espera-se que este estudo contribua para o aprofundamento das discussões acerca das políticas públicas voltadas às regiões de fronteira, bem como para a formulação de estratégias capazes de fortalecer os processos de integração regional no Mercosul. É recomendável, como perspectiva para pesquisas futuras, a realização de estudos comparativos entre diferentes Áreas de Controle Integrado existentes na América do Sul, bem como investigações voltadas aos impactos sociais, culturais e ambientais decorrentes da dinâmica fronteiriça e da crescente intensificação dos fluxos internacionais.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AMARAL FILHO, J. Desenvolvimento regional endógeno em um ambiente federalista. **Planejamento e Políticas Públicas**, n. 14, p. 35-74, 1996.

BARDIN, Laurence. Análise de conteúdo. São Paulo: Edições 70, 2016.

BECKER, Bertha K. Significância contemporânea da fronteira: uma interpretação geopolítica a partir da Amazônia Brasileira. In: AUBERTIN, Catherine (org.). **Fronteiras**. Brasília: Editora UnB, 1988, p. 60-89.

BENTO, Fábio Régio. O papel das cidades-gêmeas de fronteira na integração regional Sul-Americana. **Conjuntura Austral**, Porto Alegre, v.6, n.27-28, p. 40-53, 2015.

BESHARA, G. **Educação e política externa**: **a experiência brasileira no Mercosul Educacional**. 16 f. Trabalho de Conclusão de Curso – Instituto de Relações Internacionais, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2010.

BRANDÃO, C. Desenvolvimento nacional, políticas regionais e o poder de decisão segundo Celso Furtado. **Cadernos do Desenvolvimento, v. 7, p. 101-115**, 2010.

BRASIL. **Decreto Legislativo nº 82, de 06 de dezembro de 1989.** Aprova o texto do Acordo para a Construção de uma Ponte sobre o Rio Uruguai, entre as cidades de São Borja e São Tomé, entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República da Argentina, concluído em Uruguaiana, em 22 de agosto de 1989. Brasília, DF: CÂMARA DOS DEPUTADOS, [1989]. https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decleg/1989/decretolegislativo-82-6-dezembro-1989-358784-exposicaodemotivos-146603-pl.html.

BRASIL. Senado Federal. **Decreto legislativo n. 212, de 6 de novembro de 1991**. Aprova o texto do Protocolo Adicional ao Acordo para a Construção de uma Ponte sobre o Rio Uruguai, entre as cidades de São Borja e Santo Tomé, celebrado entre o Governo da República Argentina, em Buenos Aires, em 6 de julho de 1990. Brasília, DF, 1991.

BRASIL. **Constituição 1988. Constituição da República Federativa do Brasil**: Texto constitucional promulgado em 5 de outubro de 1988, com as alterações adotadas pelas Emendas Constitucionais nº 1/92 a 67/2010, pelo Decreto nº 186/2008 e pala Emenda Constitucional de Revisão nº 1 a 6/94. -Brasília: Senado Federal, Subsecretaria de Edições Técnicas, 2011.

BRASIL. Casa Civil. **Decreto n. 11.728, de 5 de outubro de 2023**. Homologa o 4º Termo Aditivo ao Contrato Internacional de Concessão, firmado pela República Federativa do Brasil e pela República Argentina, por intermédio da Comissão Mista Argentino-Brasileira, com a concessionária Mercovia S.A. Brasília, 2023.

BRASIL. Casa Civil. **Decreto n. 3.761, de 5 de março de 2001.** Dispõe sobre a execução do Segundo Protocolo Adicional ao Acordo de Alcance Parcial para a Facilitação do Comércio nº 5 (Acordo de Recife), entre os Governos da República Federativa do Brasil, da República Argentina, da República do Paraguai e da República Oriental do Uruguai, de 29 de setembro de 2000. Brasília, 2001.

BRASIL. **Decreto nº 12.038, de 29 de maio de 2024**. Institui a Política Nacional de Fronteiras e o seu Comitê Nacional, Brasília, DF, 29 de maio de 2024. Disponível em https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/2024/decreto-12038-29-maio-2024-795706-publicacaooriginal-171935-pe.html. Acesso em: 19 ag. 2025

BRASIL. Ministério da Integração Nacional. **Portaria n. 125, de 21 de março de 2014**. Estabelece o conceito de cidades-gêmeas nacionais, os critérios adotados para essa definição e lista todas as cidades brasileiras por estado que se enquadram nesta condição. Brasília, 2014.

BRASIL. Ministério da Integração Nacional. **Portaria n. 213**, **de 19 de julho de 2016**. Estabelece o conceito de cidades-gêmeas nacionais, os critérios adotados para essa definição e lista todas as cidades brasileiras por estado que se enquadram nesta condição. Brasília, 2016.

BRASIL. Ministério das Relações Exteriores. Assinatura de Acordo para a Prorrogação do Contrato Internacional de Concessão da Ponte Internacional São Borja – Santo Tomé e Infraestruturas Conexas entre o Brasil e a Argentina. **Nota à imprensa nº 93**. Disponível em: https://www.gov.br/mre/pt-br/canais_atendimento/imprensa/notas-a-imprensa/assinatura-de-acordo-para-a-prorrogacao-do-contrato-internacional-de-concessao-da-ponte-internacional-sao-borja-2013-santo-tome-e-infraestruturas-conexas-entre-o-brasil-e-a-argentina. Acesso em: 19 jul. 2021.

BRASIL. Senado Federal. **Decreto legislativo n. 82, de 6 de dezembro de 1989**. Aprova o texto do Acordo para a Construção de uma Ponte sobre o Rio Uruguai, entre as cidades de São Borja e São Tomé, entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República da Argentina, concluído em Uruguaiana, em 22 de agosto de 1989. Brasília, 1989.

BRASIL. **Decreto nº 87.054, de 23 de março de 1982**. Promulga o Tratado de Montevidéu 1980. Brasília, DF: Presidência da República, [1982]. Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1980-1989/D87054.htm.

BRASIL. **Decreto nº 1.280, de 14 de outubro de 1994**. Dispõe sobre a execução do Acordo de Alcance Parcial para a Facilitação do Comércio entre Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai, de 18 de maio de 1994. Brasília, DF: Presidência da República, [1994]. Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1990-1994/d1280.htm.

BRASIL. **Decreto nº 1.781, de 10 de janeiro de 1996**. Homologa o Contrato Internacional de Concessão, firmado pela República Federativa do Brasil e pela República Argentina com o Consórcio Impregilo-Iglys-Cigla-Convap. Brasília, DF: Presidência da República, [1996].

BRASIL. **Decreto nº 3.467, de 17 de maio de 2000**. Promulga o Acordo entre a República Federativa do Brasil e a República Argentina para o Funcionamento do Centro Único de Fronteira São Borja-Santo Tomé, celebrado em Brasília, em 10 de novembro de 1997. Brasília, DF: Presidência da República, [2000]. Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/D3467.htm#:~:text=DECRETO%20No%203.467%2C%20DE,10%20de%20novembro%20de%201997.

BRASIL. **Lei nº 6.634 de 02 de maio de 1979**, de 2 de maio de 1979. Dispõe sobre a Faixa de Fronteira, altera o Decreto-lei nº 1.135, de 3 de dezembro de 1970.

BRASIL. **Decreto nº 85.064/1980** regulamenta a Lei nº 6.634/79 e estabelece os procedimentos para a prática de atos que exigem assentimento prévio do Conselho de Defesa Nacional na Faixa de Fronteira brasileira (área de 150 km de largura paralela aos limites terrestres).

BRASIL. **Lei 15.206/2025**, prorrogou o prazo para regularização de imóveis rurais localizados em faixa de fronteira.

Brasil. **Decreto nº 110 de 03 de maio de 1991** foi o ato assinado pelo então presidente Fernando Collor responsável por promulgar o acordo internacional entre o Brasil e a Argentina para a construção da ponte internacional sobre o Rio Uruguai, ligando a cidade de São Borja (RS) a Santo Tomé.

BRASIL. O **Decreto nº 1.781, de 10 de janeiro de 1996**, homologa o contrato internacional de concessão para o projeto, construção e operação da ponte rodoviária e infraestrutura de controle integrado sobre o Rio Uruguai.

BRASIL**. Decreto Federal nº 3.761/2001:** Assinado em 5 de março de 2001, promulga o Segundo Protocolo Adicional ao Acordo de Alcance Parcial para a Facilitação do Comércio nº 5 (Acordo de Recife) entre o Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai.

BRASIL. **Decreto Federal nº 2.714/1998:** Promulga o Protocolo Adicional ao Acordo para a construção da Ponte sobre o Rio Uruguai entre São Borja e Santo Tomé, ampliando a competência da Comissão Mista para atuar na etapa de exploração da ponte internacional.

BRASIL. **Decreto nº 8.636/2016** promulga o Acordo entre o Brasil e a Argentina sobre Localidades Fronteiriças Vinculadas. Disponível em: https://www.gov.br/siscomex/ptbr/acordoscomerciais/arquivos Acesso em 30 jun. 2026.

BRASIL. Tratado de Assunção - Tratado para a constituição de um mercado comum entre a república argentina, a república federativa do brasil, a república do Paraguai e a república do Uruguai, estabelecido a 31 de dezembro de 1994, e que se denominará "Mercado Comum do Sul" (MERCOSUL).

BRASIL. Ministério das Relações Exteriores. **Assinatura de Acordo para a Prorrogação do Contrato Internacional de Concessão da Ponte Internacional São Borja – Santo Tomé e Infraestruturas Conexas entre o Brasil e a Argentina**. **Nota à imprensa nº 93**. Disponível em: https://www.gov.br/mre/pt-br/canais_atendimento/imprensa/notas-a-imprensa/assinatura-de-acordo-para-a-prorrogacao-do-contrato-internacional-de-concessao-da-ponte-internacional-sao-borja-2013-santo-tome-e-infraestruturas-conexas-entre-o-brasil-e-a

BRASIL. Ministérios dos Transportes. Decreto presidencial prorroga concessão da Ponte Internacional São Borja-Santo Tomé. Brasília, 2021.

BRASIL, Ministério dos Transportes. Abertura do edital para concessão da prestação dos serviços de gestão e manutenção da Ponte Internacional de São Borja- Santo Tomé e de seu Centro Unificado de Fronteira (CUF): Nota Conjunta MRE/MT. Brasília, 7 nov, 2024.

CARNEIRO FILHO, Camilo Pereira. Interações espaciais e cidades gêmeas na fronteira Brasil-Argentina: São Borja/Santo Tomé – Itaqui/Alvear. In: **Conferência Internacional de**

Desenvolvimento Urbano em cidades de fronteira, 3. Foz do Iguaçu, 2009. Anais. Rio de Janeiro, 2008.

CASELHA, Paulo Borba. ***Mercosul: intégration économique et harmonizatón juríque***. Revista da Faculdade de Direito da Universidade de São Paulo, São Paulo, v. 90, v. 327-337, 1995.

CAVALCANTE, J. **Turismo e desenvolvimento regional: um estudo exógeno e endógeno do eixo Amazonas-Roraima.** 2014. 159 f. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Regional da Amazônia) – Universidade Federal de Roraima, Boa Vista, 2014.

CAVALCANTE, J. **Modelo de desenvolvimento exógeno e endógeno do turismo regional na Amazônia**. Revista Multidisciplinar Pey Këyo Científico, v. 4, n. 1, p. 1-13, 2018.

COLVERO, Ronaldo. **Negócios da madrugada:** o comércio ilícito da fronteira do Rio Grande do Sul. Passo Fundo, RS: UPF, 2004.

COLVERO, Ronaldo. **Relações de Fronteira:** história, política e cultura na tríplice fronteira Brasil, Argentina e Uruguai. 1. ed. São Borja, Faith, 2015.

COSIPLAN. **Eixos de integração e desenvolvimento da América do Sul (EID).** Disponível em: http://iirsa.org/infographic#mcc.

CINGOLANI, L. The State of State Capacity: a review of concepts, evidence and measures. ***Working paper***, n. 31. Maastricht: Graduaste School of Governance, 2013. 58 p.

CRESWELL, Jonh W. **Projeto de pesquisa: métodos qualitativo, quantitativo e misto**. 3. Ed. Porto Alegre: Artmed, 2010.

CURZEL, R. As vicissitudes dos fluxos comerciais nas diferentes fases do Mercosul. *In:* MALLMANN, M. I.; RESENDE, E. S. A. (org.). **Mercosul 21 anos**: **maioridade ou imaturidade?** Curitiba: Appris, 2013. p. 61-93.

DALLABRIDA, V. R. **A gestão territorial através do diálogo e da participação**. **Scripta Nova**, v. 11, p. 20-35, 2007.

DALLABRIDA, V. R. **Teorias do desenvolvimento**: **aproximações teóricas que tentam explicar as possibilidades e desafios quanto ao desenvolvimento de lugares, regiões, territórios ou países.** Curitiba: Editora CRV, 2017.

DASÍ, J. F. **Desarrollo territorial y gobernanza: refinando significados desde el debate teórico pensando en la práctica – un intento de aproximación fronética.** Desenvolvimento Regional em Debate, v. 5, n. 2, p. 4-24, 2015.

DELLA FLORA, Karla Lorena Rosas. Área de Controle Integrado São Borja/Santo Tomé e a importância da parceria público-privada: modelo de eficiência, agilidade no comércio internacional, segurança, desenvolvimento fronteiriço e integração entre os países fronteiriços. **Revista (RE)Definições das Fronteiras**, Foz do Iguaçu, v.1, n.1, 2023.

DELLA FLORA, Karla Lorena Rosas. Área de Controle Integrado São Borja/Santo Tomé e a importância da parceria público-privada: modelo de eficiência, agilidade no comércio internacional, segurança, desenvolvimento fronteiriço e integração entre os países fronteiriços. **Revista (RE)Definições das Fronteiras**, Foz do Iguaçu, v.1, n.1, p.135-16, 2023.DOI: 10.5931/vol1pp158-199

DIETZ, Circe Inês. **Cenários contemporâneos da Fronteira Brasil-Argentina**: infraestruturas estratégicas e o papel dos atores no processo de cooperação/integração transfronteiriça. Mestrado em Geografia. UFRGS, 2008.
DORFMAN, Adriana. **Fronteiras e integração regional da América do Sul**. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2013.

D.; SKOCPOL, T. (orgs.). ***Bringing the State Back in***. *Cambridge: Cambridge University Press*, 1985.

EVANS, P. **O Estado como problema e solução**. **Lua Nova**, n. 28-29, p. 107-157, 1993. http://dx.doi.org/10.1590/S0102-64451993000100006

FONSECA, J. J. S. **Metodologia da pesquisa científica**. Fortaleza: UEC, 2002.

FURTADO, C. **Os desafios da nova geração**. Revista de Economia Política, v. 24, n. 4, p. 483-486, 2004.

FURTADO, Renata. **As fronteiras no âmbito do Mercosul: apontamentos sobre a formação da agenda política de integração fronteiriça**. Univ. Rel. Int., Brasília, v. 9, n. 1, p. 371-381, jan./jun., 2011.

FURTADO, R. **Descobrindo a faixa de fronteira: a trajetória das elites organizacionais do Executivo federal**: as estratégias, as negociações e o embate na Constituinte. Curitiba: CRV, 2013.

GIL, Antonio Carlos. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. 5. Ed. São Paulo: ATLAS, 1999.

GIL, Antonio Carlos. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. 6. ed. São Paulo: Atlas, 2008.

GIL, Antonio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 5. ed. São Paulo: Atlas, 2002.

GIL, Antonio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 5. ed. São Paulo: Atlas, 2010.

GIL, Antonio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 6. ed. São Paulo: Atlas, 2017.

GONÇALVES, Ulisses de Souza. **Memória e identidade do caís do porto de São Borja/RS: proposta de resgate de memória e a história do Caís do Porto de São Borja por meio da fotografia**. 2024. 47 p. Dissertação (Mestrado Profissional de Políticas Públicas) -Universidade Federal do Pampa, Campus São Borja, 2024.

GOLDENBERG, Mirian. **A arte de pesquisar: como fazer pesquisa qualitativa em ciências sociais**. Rio de Janeiro: Record, 1997.

GOMIDE, A. de A. Capacidades estatais para políticas públicas em países emergentes: (des)vantagens comparativas do Brasil. *In*: GOMIDE, A. A.; BOSCHI, R. R. (orgs.). **Capacidades Estatais em Países Emergentes:** o Brasil em perspectiva comparada. Rio de Janeiro: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, 2016.

GOMIDE, A. de A.; PIRES, R. R. C. Capacidades Estatais para o Desenvolvimento no Século XXI. **Boletim de Análise Político-Institucional**, p. 25-30, 2012.

GOMIDE, A. de A. Capacidades estatais para políticas públicas em países emergentes: (des)vantagens comparativas do Brasil. *In*: GOMIDE, A. A.; BOSCHI, R. R. (orgs.). **Capacidades Estatais em Países Emergentes: o Brasil em perspectiva comparada**. Rio de Janeiro: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, 2016.

HAESBAERT, Rogério. **O mito da desterritorialização**: do "fim dos territórios" à multiterritorialidade. 6. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2011.

HOFFMANN, Andreia; Ribeiro; COUTINHO, Marcelo; KFURI, Regina. Indicadores e análise multidimensional do processo de Integração do Cone Sul. **Revista Brasileira de Política Internacional**, Brasileira, v. 51, n.2, p.98-116.

HAMM, P.; KING, L. P.; STUCKLER, D. Mass privatization, state capacity, and economic growth in post communist countries. **American Sociological Review**, v. 77, n. 2, p. 295-324, 2012. Disponível em: https://doi.org/10.1177/0003122412441354 Acesso 12 mai. 2026

HENRIQUES, J. M. **Municípios e desenvolvimento**. Lisboa: Escher, 1990.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). Censo Demográfico 2022: população e domicílios- primeiros resultados. Rio de Janeiro: IBGE, 2023.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). Estimativas da população residente nos municípios brasileiros com data de referência em 01 de julho de 2025. Rio de Janeiro: IBGE, 2025.

JESUS, Bianca de Oliveira. **Integração da infraestrutura de transportes na América do Sul**: **a atuação e os desafios da *IIRSA/COPSPLAN* nos Eixos de influência do Mercosul**.2022. Dissertação (Mestrado em Integração da América Latina) -Universidade de São Paulo, São Paulo, 2022.

JESUS, Bianca de Oliveira; GARCIA, Tatiana de Souza Leite. Política externa brasileira e a busca pela liderança regional por meio da integração física transfronteiriça. Revista de Geopolítica, v. 13, n. 2, p. 1-17, 2022.

LIMA, M. R. S. El lugar de América del Sur en la política exterior brasileña. *In:* **Obras de integración física en América del Sur**. Brasília: Ministério de Relaciones Exteriores, 2005.

MALLMANN, M. I.; RESENDE, E. S. A. (org.). **Mercosul 21 anos: maioridade ou imaturidade?** Curitiba: Appris, 2013.

MACHADO, L. O. Limites, fronteiras, redes. *In:* DUTRA, V. S. *et al.* (org.). **Fronteiras e espaço global**. Porto Alegre: AGB, 1998. p. 41-49.

MACHADO, Lia Osório. "Limites, Fronteiras, Redes". In: STROHAECKER, Tania (org.). **Fronteiras e Espaço Global**. AGB-Porto Alegre, Porto Alegre, p.41- 49, 1998.

MACHADO, L. O. **Limites e Fronteiras: da alta diplomacia aos circuitos da ilegalidade. Território, n. 8, p. 9-29, 2000.**

MACHADO, L. O. Estado, territorialidade, redes: cidades gêmeas na zona de fronteira sul-americana. *In:* SILVEIRA, M. L. (org.). **Continente em chamas: globalização e territórios na América Latina**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005. p. 243-284.

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

MENDES, Larissa Zanela; CEOLIN, Lisianne Pintos Sabedra; COLVERO, Ronaldo Bernardino. Relações intermunicipais de fronteira: análise dos mecanismos de integração adotados pelas cidades gêmeas de São Borja (Brasil) e Santo Tomé (Argentina). Diálogo, n. 40, 2019.

MERCOVIA S.A. Dados gerias. 2016. Disponível em: https://www.mercovia-sa.com/. Acesso em: 16 set. 2016.

MINAYO, M. C. S. Ciência, técnica e arte: o desafio da pesquisa social. *In:* MINAYO, M. C. S. (org). **Pesquisa socia**l: **teoria, método e criatividade**. Petrópolis: Vozes, 1994. p. 9-30.

MOREIRA, C. S. **A integração regional como resposta ao processo de globalização**. Porto Alegre: Gestão Contemporânea, 2010.

OLIVEIRA, Maxwell Ferreira. **Metodologia Científica: um manual para a realização de pesquisas de administração**. 2011. 72f. Universidade Federal de Goiás, Catalão, 2011.

Movimento na Ponte da Integração em março foi o maior em 9 anos. **Jornal Folha de São Borja,** São Borja, Ano 51. Ed. 4412, 17 de abril de 2021.

PANIÁGUA, Édson Romário Monteiro; PINTO, Muriel. **Políticas públicas ao Sul do Brasil: perspectivas de pesquisa e profissionais.** São Borja: UNIPAMPA; Rio de Janeiro: MC&G, 2022.

PINTO, Muriel. **As fronteiras pós-modernas e suas contribuições para a atratividade turística e cultural: estudando a fronteira Brasil-Argentina**. Revista Acadêmica Observatório de Inovação do Turismo: Rio de Janeiro, v. n.2, p.1-20, jun.1-20. 2010.

PINTO, Muriel *et al.* Bairro do passo, cultura ribeirinha e relações de fronteira. In: PINTO, Muriel; SILVA, Jardel Silva (org.) **História, memória e as paisagens culturais da cidade histórica de São Borja.** 2. ed. Erechim, RS: Erechim, 2014.

PINTO, Muriel; MAUER, Rodrigo. **Quando a geo-história avança sobre os significados de um espaço urbano: as paisagens culturais e as transformações identitárias da fronteira Brasil-Argentina.** EURE (Santiago), Santiago, v.40, n.120, p.135-158, maio de 2014.

PINTO, Muriel; SILVA, Jardel Silva (org.) **História, memória e as paisagens culturais da cidade histórica de São Borja.** 2. ed. Erechim, RS: Editora Erechim, 2014.

PINTO, Muriel; COLVERO, Ronaldo Bernardino. **A região de fronteira São Borja-Brasil/Santo Tomé-Argentina: as representações sociais tradicionais pós construção da Ponte da Integração** (1994-1997) **Redes**, v. 20, n 3. 2015.

PINTO, Muriel; SOUZA, Ulisses; Colvero, Ronaldo Bernardino; SÁ, Rosicler de. Bairro do Passo: cultura ribeirinha e relações de fronteira. In: **História, memória e as paisagens culturais da cidade histórica de São Borja-RS**. Erechim: Gráfica Erechim, 2015. p.45-61.

PINTO, Muriel; Colvero, Ronaldo Bernardino. **A região de fronteiras São Borja/Brasil Santo Tomé-Argentina: as representações sociais tradicionais pós-construção da Ponte de Integração (1994-1997).** Redes-Revista do Desenvolvimento Regional, Santa Cruz do Sul, v.20, n.3, p.303-331, set./dez.2015.

PINTO, Muriel; COLVERO, Ronaldo Bernardino; RETAMOSO, Alex SANDER. Integração ou separação? Uma reflexão sobre a governança territorial no Prata a partir da construção da ponte da integração São Borja-Brasil/Santo Tomé- Argentina. Confins, n.31, 2017.

PINTO, Muriel; AZEVEDO, Domingos Sávio; CEOLIN, Lisianne Sabedra. Integração Fronteiriça e políticas educacionais entre as cidades gêmeas de São Borja-Brasil e Santo Tomé-Argentina. In: COLVERO, Ronaldo Bernardino; PANIÁGUA, Edson Monteiro; JOVINO, Danilo Pedro (org.). **Relações de Fronteira e Interdisciplinariedade** 4. São Borja :UNIPAMPA; Assis: Triunfal Gráfica e Editora, 2020.p. 155-178.

PRADO, Henrique Sartori de Almeida. **A cooperação descentralizada e a política para a fronteira no Brasil**. Curitiba: Íthala, 2019.

PRODANOV, Cleber Cristiano; FREITAS, Ernani Cesar de. **Metodologia do trabalho científico: método e técnicas da pesquisa e do trabalho acadêmico**. 2. Ed. Novo Hamburgo: Feevale, 2013.

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

RAMADAM, Ismael Mauri Gewehr; BUTTENBENDER, Pedro Luis; ROTTA, Edemar; ALLEBRAND, Sérgio Luís. Uma abordagem em territórios de fronteiras e cidades gêmeas Brasil-Argentina: São Borja-Santo Tomé. In: ROTTA, Edemar et al.(org.**). Integração transfronteiriça e desenvolvimento regional**. 2024. p.97-121.

RETAMOSO, Alex Sander Barcelos. **Fronteira, ponte e rio: limites e passagens para diferentes atores em São Borja. 2021**. Tese (Doutorado em Ciências Sociais, Universidade do Vale do Rio dos Sinos (UNISINOS), São Leopoldo, 2021.

RÊGO, Elba Cristina Lima. **O processo de integração no Mercosul. Revista do BNES**. Rio de Janeiro, v. 2, n. 3, p. 167-196, jun. 1995.

RICHARDSON, ROBERTO Jarry. **Pesquisa social: métodos e técnicas**. 3. Ed. São Paulo: Atlas, 1999.

ROESCCH, Sylvia Maria Azevedo. **Projetos de estágio e de pesquisa em administração: guia para estágios, trabalhos de conclusão, dissertações e estudo de casos**. 3. Ed. São Paulo: Atlas, 2006.

Revista da Ponte Internacional. **JORNAL FOLHA DE SÃO BORJA**, São Borja, 09 de dezembro de 1997.

SACHS, I. **Espaços, tempos e estratégias de desenvolvimento**. São Paulo: Vértice, 1986.

SALLES, Marcus Mauer de. Integração fronteiriça no Mercosul: avanços institucionais e jurídicos contemporâneos da cooperação transfronteiriça regional. Monções: Revista Internacionais da UFGD, Dourados, v.10.20, p. 359-386, 2021.

SANTOS, C. R.; RÜCKERT, A. A. **Territorialidade de fronteira: uma contribuição ao estudo da questão fronteiriça no contexto do Mercosul.** Revista Geonorte, v. 7, n. 1, p. 299-317, 2013.

SAQUET, M. **Por uma geografia das territorialidades e das temporalidades**: uma concepção multidimensional voltada para a cooperação e para o desenvolvimento territorial. 2. ed. Rio de Janeiro: Consequência, 2015.

SECCHI, Leonardo; COELHO, Fernando Souza; PIRES, Valdemir. **Políticas públicas: conceitos, casos práticos, questões de concursos**. 3. ed. São Paulo: Cengage Learning, 2020.

SECCHI, Leonardo. **Políticas Públicas: conceitos, esquemas de análise, casos práticos**. São Paulo: Cengage Learning, 2012.

SECCHI, Leonardo. **Políticas Públicas: conceitos, esquemas de análise, casos práticos**. São Paulo: Cengage Learning, 2013.

SECCHI, Leonardo. **Políticas Públicas: conceitos, esquemas de análise, casos práticos**. São Paulo: Cengage Learning, 2017.

SECCHI, Leonardo. **Políticas Públicas: conceitos, casos práticos, questões de concurso**/ Leonardo Secchi, Fernando de Souza Coelho, Valdemir Pires. -3. Ed. -São Paulo, SP: Cengage, 2023.

SOUZA, Celina. **Coordenação de Políticas Públicas**. Brasília: ENAP, 2028.

SCHNEIDER, S. *et al.* Análisis multidimensional y escalar del desarrollo territorial en Brasil. **Eutopía**, n. 1, p. 25-49, 2010.

THESING, N. J. et *al.* O Mercosul e o desenvolvimento regional: contribuições do fundo de convergência estrutural do Mercosul – FOCEM. **Holos**, ano 35, v. 7, e5725, 2019.

TRONCO, Giordano B. **O guia de políticas públicas para estudantes e gestores**. Porto Alegre, RS: Jacarta Produções, 2018.

VERBI Software***. MAXQDA 24: GETTING Started Guide***, Berlim: VERBI Software, 2024.

ANEXOS

R.VSC.DO RIO BRAN
DOI 1
S.BORJA
97670

Diário Oficial

ANO CXXIX — Nº 217 SEXTA-FEIRA, 8 DE NOVEMBRO DE 1991

Sumário

	PÁGINA
ATOS DO CONGRESSO NACIONAL	25173
ATOS DO SENADO FEDERAL	25173
ATOS DO PODER EXECUTIVO	25174
PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA	25174
MINISTÉRIO DA JUSTIÇA	25176
MINISTÉRIO DO EXÉRCITO	25183
MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO	25186
MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA	25186
MINISTÉRIO DA ECONOMIA, FAZENDA E PLANEJAMENTO	25188
MINISTÉRIO DO TRABALHO E DA PREVIDÊNCIA SOCIAL	25197
MINISTÉRIO DA INFRA-ESTRUTURA	25198
MINISTÉRIO DA AÇÃO SOCIAL	25217
TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO	25218
ENTIDADES DE FISCALIZAÇÃO DO EXERCÍCIO DAS PROFISSÕES LIBERAIS	25237
PODER JUDICIÁRIO	25239
CONTRATOS, EDITAIS E AVISOS	25240
INEDITORIAIS	25305

NOTA

Por motivos técnicos deixa de circular o índice dessa edição. O mesmo circulará na próxima edição.

A Direção

Atos do Congresso Nacional

Faço saber que o CONGRESSO NACIONAL aprovou, e eu, MAURO BENEVIDES, Presidente do Senado Federal, nos termos do art. 48, item 28 do Regimento Interno, promulgo o seguinte

DECRETO LEGISLATIVO
Nº 212, DE 1991

Aprova o texto do Protocolo Adicional ao Acordo para a Construção de uma Ponte sobre o Rio Uruguai, entre as cidades de São Borja e Santo Tomé, celebrado entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Argentina, em Buenos Aires, em 6 de julho de 1990.

Art. 1º - É aprovado o texto do Protocolo Adicional ao Acordo para a Construção de uma Ponte sobre o Rio Uruguai, entre as cidades de São Borja e Santo Tomé, celebrado entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Argentina, em Buenos Aires, em 6 de julho de 1990.

Faço saber que o
BENEVIDES, Presidente do Se
do Regimento Interno, promulgo

O CONGRESSO NACIONAL

Art. 1º - É aprovad
Cultural e Educacional, c
Federativa do Brasil e o Gover
Brasília, a 27 de setembro de

Parágrafo único -
Nacional quaisquer atos de que
como sua eventual prorrogaç
complementares.

Art. 2º - Este Decre
sua publicação.

(Of. s/nº)

(*) O Texto do Acordo acompa
no D.C.N. (seção II), de

Atos do S

Faço saber qu
BENEVIDES, Presidente, nos t
Interno, promulgo a seguinte

RESO
Nº 5

O SENADO FEDER

Art. 1º - É ad

DECLARAÇÃO SOBRE A PONTE SÃO BORJA - SANTO TOMÉ

Os Presidentes da República Federativa do Brasil e d República Argentina afirmam que as ligações físicas, tal com expressas no Acordo para a Construção de uma Ponte sobre o Rio Urugua - que unirá as cidades de São Borja (Estado do Rio Grande do Sul) Santo Tomé (Província de Corrientes) - representam uma das condiçõe necessárias para o aprofundamento do processo de integração regional

Nesse sentido, determinam às respectivas autoridade nacionais que tomem todas as medidas necessárias com o objetivo d promover licitação pública, num prazo máximo de 60 dias, para construção e exploração, em regime de concessão de obra pública, d Ponte que unirá as duas cidades, não implicando, assim, qualque despesa para nenhum dos dois Governos.

Brasília, em 16 de março de 1990.

F. Collor –
FERNANDO COLLOR

CARLOS S. MENEM

Ao Eminente Conselheiro Paulo Mau
Líder do PDS e Presidente do PP
este documento resultante de nos
trabalho comum – do Governo Sinon

TRATADO DE INTEGRAÇÃO, COOPERAÇÃO E DESENVOLVIMENTO

PROTOCOLO Nº 8 (ENERGIA)

DIRETRIZ DE PRIORIDADE

A integração latino-americana tem, como alicerces necessários, a expansão do intercâmbio e os grandes projetos de infra-estrutura que unirão nossos países. Entre tais projetos, os que contribuem para o desenvolvimento e complementação do setor energético constituem objetivo prioritário.

O fornecimento de gás da Argentina ao Brasil será estratégico para consolidar este processo de integração. A energia limpa do gás lançará as bases para a implantação de pólos industriais nas províncias do Nordeste da Argentina e nos Estados do Sul do Brasil, além de contribuir para a expansão equilibrada do comércio no Cone Sul.

Determinamos, assim, às nossas administrações, conferir a mais alta prioridade à execução do projeto de compra de gás argentino pelo Brasil, de modo a concluir as negociações técnicas em 60 dias.

Brasília, em 16 de março de 1990.

F. Collor
FERNANDO COLLOR

CARLOS S. MENEM

COMUNICADO CONJUNTO SOBRE O PROCESSO DE INTEGRAÇÃO

O Presidente da República Federativa do Brasil, Fernando Collor, e o Presidente da República Argentina, Carlos Saúl Menem ratificam solenemente nesta ocasião os princípios e a importância fundamental do Programa de Cooperação e Integração entre o Brasil e a Argentina para o desenvolvimento de ambas as nações e decidem avançar em novas fórmulas que permitam o aprofundamento e a aceleração deste processo, o qual, por sua vez, representa uma decisiva contribuição para a integração latino-americana.

Os dois Mandatários

CONVENCIDOS

Da vigência dos princípios enunciados na "Declaração de Iguaçu", na "Ata para a Integração Brasileiro-Argentina" e na "Ata de Amizade, Brasileiro-Argentina Democracia, Paz e Desenvolvimento", assim bem como nos demais documentos subscritos no âmbito do Programa de Integração e Cooperação Econômica entre a República Federativa do Brasil e a República Argentina.

De que a assinatura do Tratado de Integração, Cooperação e Desenvolvimento de 29 de novembro de 1988 representa um marco histórico na relação dos dois países.

CONSIDERANDO

Que por ocasião da visita que efetuou o Presidente da República Argentina, Dr. Carlos Saúl Menem, à República Federativa do Brasil em agosto de 1989, entrou em vigor o Tratado de Integração,

Que a Comissão de Execução do Brasil e da República Argentina é integrada por quatro Ministros de Estado de ambos os países.

Que a coordenação dos trabalhos da Comissão está a cargo do Ministro das Relações Exteriores da República Federativa do Brasil e do Ministro das Relações Exteriores e Culto da República Argentina, que designarão respectivamente um alto funcionário de cada país como Secretário Nacional da Comissão.

ACORDAM

Designar os seguintes membros da Comissão de Execução do Estado de Integração, Cooperação e Desenvolvimento:

a) Pela República Federativa do Brasil:

Ministro de Estado das Relações Exteriores;

Ministro de Estado da Economia;

Ministro de Estado da Infra-Estrutura;

Ministro de Estado da Agricultura.

b) Pela República Argentina:

Ministro das Relações Exteriores e Culto;

Ministro da Economia;

Ministro das Obras e Serviços Públicos;

Ministro de Educação e Justiça.

Brasília, em 16 de março de 1990.

F. Collor
FERNANDO COLLOR

CARLOS S. MENEM

APESS - *Associação de Produtores e Empresários de São Borja e Santo Tomé*

Rua Dep. Olinto A. Silva n.º 1061
97 670 - São Borja - RS - Brasil
Fone - (055) 431-1135
Telex - 55 24 35 - CTSB
55 24 75

Av. Brasil n.º 882
T. E. 0054 756 20322
Santo Tomé (Ctes.) Argentina
Telex - 76 135 - COPOLAR

ACORDO INTEGRAÇÃO FRONTEIRIÇA

Assinado pelos Presidentes RAUL ALFONSIN E JOSÉ SARNEY,
Buenos Aires
30/11/88

Ambos Presidentes destacaram que a Ponte rodoferroviária entre as cidades de Santo Tomé (Argentina) e São Borja (Brasil), constitui um projeto de grande importância para a integração Brasil-Argentina, concordam quanto a necessidade de realizar de forma PRIORITÁRIA, os estudos técnicos, econômicos e financeiros que permitam viabilizar esse projeto de vinculação fronteiriça entre ambos os Países.

Ministro Exterior do Brasil
Ministro Exterior da Argentina

DISTRITO L-9
LIONS CLUBE DE SÃO BORJA - N.° 7425
FUNDAÇÃO: 14 - 10 - 62 -:- CARTA CONSTITUTIVA: 13 - 4 - 63
Caixa Postal, 20 — SÃO BORJA — Rio Grande do Sul - Brasil

Reconhecido de Utilidade Pública
Lei n.° 3.575, de 17 de dezembro de 1959

CARTA DE INTENÇÕES

O LIONS CLUBE DE SÃO BORJA, juntamente com o LIONS CLUBE D SANTO TOMÉ, com a participação dos Prefeitos de ambas as cidades, Dr. Arneldo Matter e o sr. Arturo José Balaraco, e, ainda, as autoridades constituídas de ambos os países, reafirmam, nesta oportunidade, o com promisso inabalável de dar continuidade à idéia e às intenções de tra balhar, conjuntamente, para conseguir junto às autoridades governamentais de ambos os países a construção de uma ponte internacional ligando São Borja a Santo Tomé.

Assim, através deste documento, haverá, por parte dos Lion Clubes signatários, uma mobilização total com o objetivo de atingir a bas as comunidades, através de todas as suas representatividades, a fim de dedicar todos os esforços no sentido de concretizar uma antiga aspiração que, finalmente, se tornará realidade e congregará os interesses econômicos e sociais de, pelo menos, tres países sul-americanos BRASIL - ARGENTINA e PARAGUAY.

São Borja-RS, 14 de fevereiro de 1984

Dr.Arneldo Matter
Prefeito Municipal S.Borja

João José Pinto Munró
Presid.Lions Clube S.Borja

Arturo Jose Balaraco
Intend.de la Municip.S.Tomé

Hector Marcos Hardt
Pres.Club Leones S.Tomé

Sidnei Pires Gerhardt
Presid.Comissão Pró Ponte Internacional

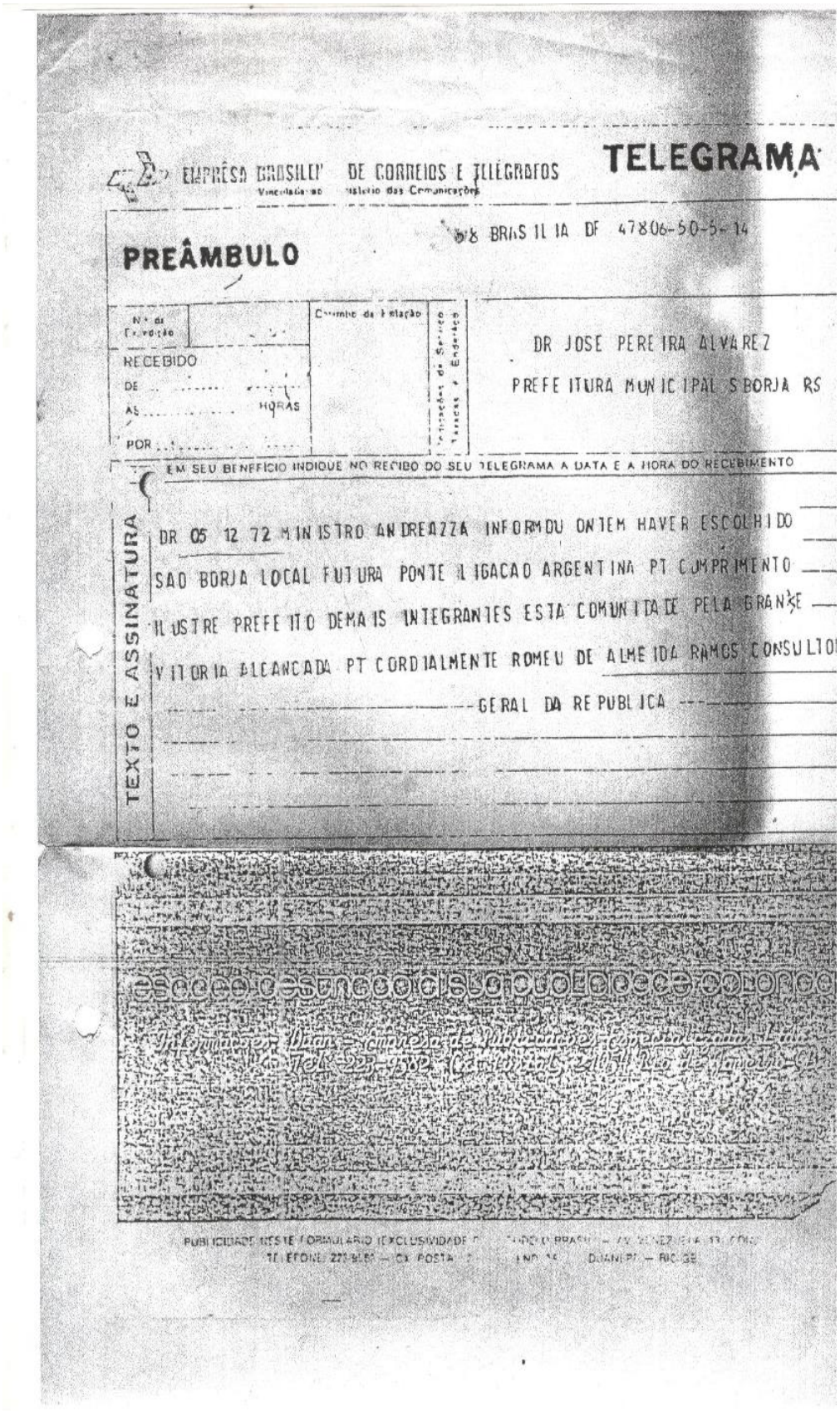
Saul Canteros
Deputado Provincial

Gustavo Adolfo Lacunda
Pres.Comis.Pró Ponte Internacional

Carlos Maria Vallejos Rip
Sub-Secret.de Ind.Com.e C

Hector Lopez Vernengo

Roberto Hugo Ch



EMPRÊSA BRASILEIRA DE CORREIOS E TELÉGRAFOS
Vinculada ao Ministério das Comunicações

TELEGRAMA

PREÂMBULO

0/8 BRASILIA DF 47806-50-5-14

Nº da Expedição	Circuito da Estação	Anotações do Serviço e Taxas a Endereço
RECEBIDO DE ... AS ... HORAS POR ...		

DR JOSE PEREIRA ALVAREZ
PREFEITURA MUNICIPAL SBORJA RS

EM SEU BENEFICIO INDIQUE NO RECIBO DO SEU TELEGRAMA A DATA E A HORA DO RECEBIMENTO

TEXTO E ASSINATURA

DR 05 12 72 MINISTRO ANDREAZZA INFORMOU ONTEM HAVER ESCOLHIDO
SAO BORJA LOCAL FUTURA PONTE LIGACAO ARGENTINA PT CUMPRIMENTO
ILUSTRE PREFEITO DEMAIS INTEGRANTES ESTA COMUNITADE PELA GRANDE
VITORIA ALCANCADA PT CORDIALMENTE ROMEU DE ALMEIDA RAMOS CONSULTOR
GERAL DA REPUBLICA

PUBLICIDADE NESTE FORMULÁRIO (EXCLUSIVIDADE ...
TELEFONE 22-1585 — CX. POSTAL ...

ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO BORJA
Palácio Presidente João Goulart
Gabinete do Prefeito

AUTORIZAÇÃO

O PREFEITO MUNICIPAL, no uso das atribuições que lhe confere a Lei Orgânica do Município, **AUTORIZA** ao Concessionário da Ligação Rodoviária Internacional São Borja-Santo Tomé - Consórcio Impregilo-Iglys-Cigla-Convap- a executar , dentro das áreas pertencentes a Prefeitura Municipal de São Borja, atingidas pela Área em Concessão, os trabalhos e atividades que se fizerem necessárias para o início das obras da referida ligação.

Esta autorização não exime o Concessionário de promover a demarcação, mensura, desapropriação e pagamento da área municipal afeta à Concessão, de acordo com as cláusulas do Contrato Internacional de Concessão e com a Lei Municipal nº 2.357/95.

Cumpre a presente, no que corresponde, à entrega prevista no item 1 da Cláusula Décima Segunda do Contrato Internacional de Concessão.

São Borja,21 de maio de 1996

LUIS CARLOS HEINZE

Ministério das Relações Exteriores

GABINETE DO MINISTRO

PORTARIA INTERMINISTERIAL Nº 621, DE 15 DE MARÇO DE 1993

OS MINISTROS DE ESTADO DAS RELAÇÕES EXTERIORES E DOS TRANSPORTES, no uso da atribuição que lhes confere o Artigo 87 da Constituição e tendo em vista o Artigo II do Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Argentina, para a construção de uma ponte sobre o Rio Uruguai, entre as cidades de São Borja e Santo Tomé, firmado em 22 de agosto de 1989, e aprovado pelo Decreto Legislativo nº 82, de 6 de dezembro de 1989, resolvem:

Artigo 1º - Constituir a Seção Brasileira da Comissão Mista Brasileiro-Argentina para a construção da ponte São Borja-Santo Tomé.

Artigo 2º - Designar os seguinte membros para compor a Seção Brasileira:

I - Conselheiro Marcelo Andrade de Moraes Jardim, do Ministério das Relações Exteriores, como titular;

- Primeira Secretária Maria Aparecida Lopes Nahd, do Ministério das Relações Exteriores, como suplente;

II - Engenheiro Clovis Pontes de Aragão, do Ministério dos Transportes, como titular;

- Engenheiro Cesar Bastos Motta e Silva, do Ministério dos Transportes, como suplente;

III - Doutor João Borjas da Secretaria da Receita Federal, como titular;

- Doutor Luiz Antonio dos Santos Braga, da Secretaria da Receita Federal, como suplente;

IV - Delegado Paemias Carvalho, da Secretaria de Policia Federal, como titular;

- Arquiteto Glênio Alberto de Almeida Carvalho, da Secretaria de Policia Federal, como suplente;

V - Doutor Mauri Adriano Panitz, do Governo do Estado do Rio Grande do Sul, como titular;

- Doutora Sara Brumer, do Governo do Estado do Rio Grande do Sul, como suplente;

VI - Doutor Luis Carlos Heinze, Prefeito Municipal de São Borja, como titular;

- Doutor Edson Gilberto Ehle, Vice-Prefeito Municipal de São Borja, como suplente;

VII - Engenheiro Roberto Silva Acevedo, da Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes, como titular;

- Engenheiro Antonio Inácio Sobrinho, da Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes, como suplente;

VIII - Engenheiro Deuzedir Martins, do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, como titular;

- Engenheiro Francisco Augusto Pereira Desideri, do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, como suplente;

IX - Engenheiro Cesare Giorgi, da Rede Ferroviária Federal S.A., como titular;

- Engenheiro José Antônio Marcon Soares, da Rede Ferroviária Federal S.A., como suplente.

Parágrafo Único. A coordenação da Seção Brasileira do Grupo de Trabalho será exercida por representante do Ministério das Relações Exteriores que será responsável pela convocação das reuniões e seus participantes.

ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO BORJA
Palácio Presidente João Goulart
Gabinete do Prefeito

DADOS PRINCIPAIS DAS OBRAS

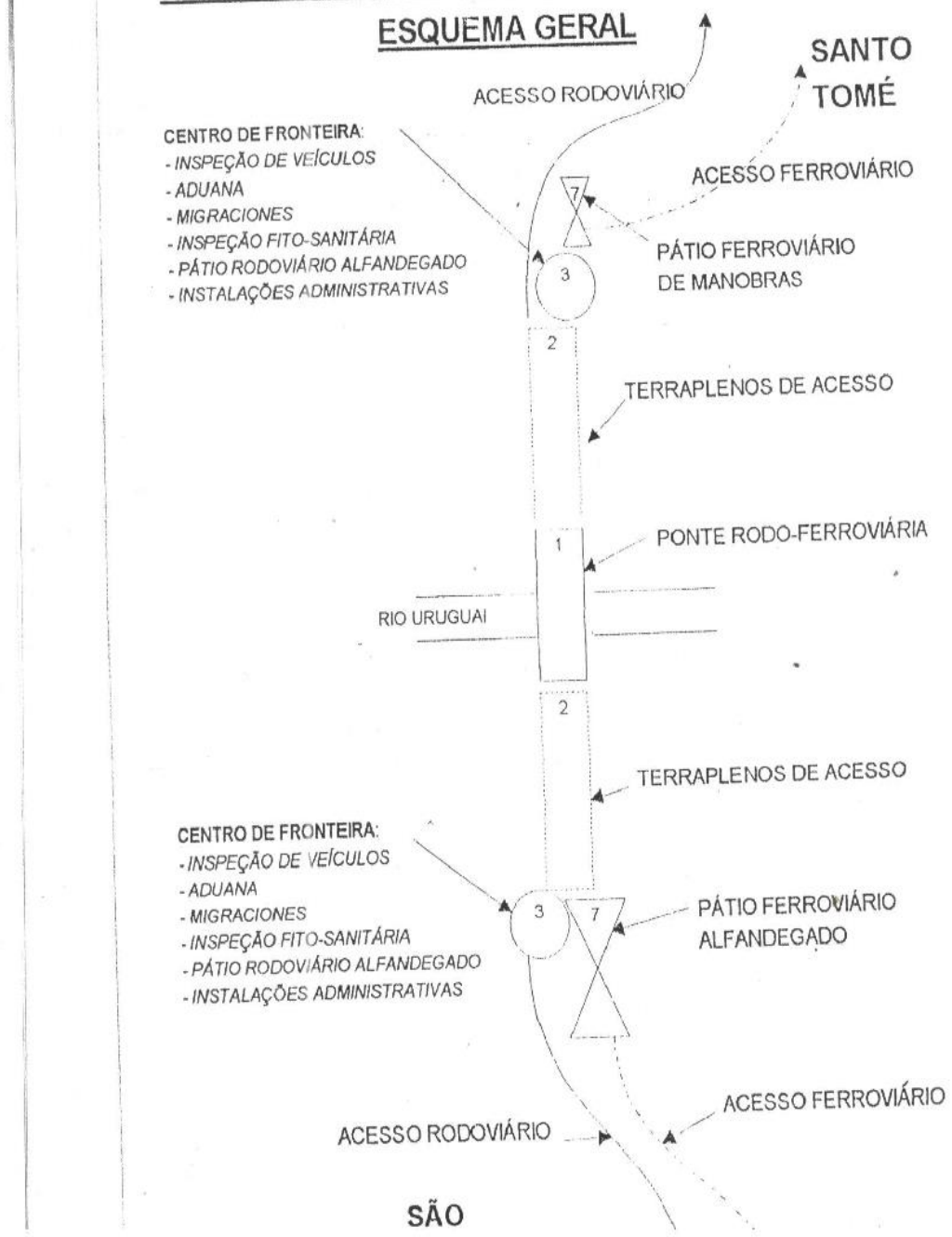
(conforme licitação realizada)

PONTE: 1.400m (mínimo); comprimento dos vãos livre, sendo pelo menos 2 a 40m
FECHAMENTO TOTAL (Ponte + Aterros): 4.100m (aproximado)
NÍVEL D'ÁGUA ENCHENTE 1983 = 63,78 IGM
NÍVEIS DE ÁGUA MÉDIAS = 47,36 IGM
VAZÃO PARA SEÇÃO DE ESCOAMENTO = tempo de recorrência 100 anos.
COTA MÍNIMA DAS BORDAS INFERIORES DA SUPERESTRUTURA = 66,00M IGM
TRENS DE CARGA PARA DIMENSIONAMENTO ESTRUTURAL:
RODOVIÁRIO: CAT A-30 da norma argentina
FERROVIÁRIO: CLASSE TB-270 da NBR-7189
VIA FÉRREA:
mista para bitolas de 1,435m e 1,000m, sendo permitida a opção da via férreacompartilhar com a rodoviária, ou seja, poder-se-á interromper o tráfego rodoviário quando do cruzamento de um trem.
VIA RODOVIÁRIA (dimensões mínimas, na ponte):
Pista: 2 x 3,65m
Segurança lateral: 2 x 0,70m + guarda-rodas
Passeio para pedestres: 1 (mínimo)
CENTROS DE FRONTEIRA: 2
Edificações: 2 x 300 m^2 (mínimo aproximado)
Cobertura: 2 x 450 m^2 (mínimo aproximado)
Gendarmeria/Polícia Federal: 2 x 140 m^2 (aproximado)
PÁTIOS RODOVIÁRIOS ALFANDEGADOS: 2
Estacionamento: a definir de acordo com demanda prevista
Edificações: 2 x 260 m^2 (mínimo aproximado)
Áreas com cobertura: 2 x 800 m^2 (mínimo aproximado)
PÁTIO FERROVIÁRIO ALFANDEGADO: 1
Modelo Uruguaiana
mínimo 60 vagões, instalações para transbordos e armazenagem de granéis, conteiners e carga geral; edifícios de administração e controles, balanças ferroviárias, moengas e área para lavagem e limpeza dos vagões.
ACESSOS:
RODOVIÁRIOS:
Lado brasileiro: 7.500 m (aproximado)
Lado argentino: 8.000 m (aproximado)
FERROVIÁRIOS:
Lado brasileiro: 8.500 m (aproximado)
Lado argentino: 6.000 m (aproximado)
Observação: Extensão total, ou seja, dentro e fora da área de concessão.
OBRAS COMPLEMENTARES:
Iluminação; reservação e abastecimento de água; subestação para suprimento de energia; drenagem; esgotos pluviais e sanitários; sinalização e telecomunicação; urbanização, passeios e arborização.

ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO BORJA
Palácio Presidente João Goulart
Gabinete do Prefeito

PONTE INTERNACIONAL SÃO BORJA-SANTO TOMÉ

ESQUEMA GERAL



ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO BORJA
Palácio Presidente João Goulart
Gabinete do Prefeito

PONTE INTERNACIONAL SÃO BORJA-SANTO TOMÉ
ENTIDADES PARTICIPANTES COM RECURSOS FINANCEIROS

ESQUEMA SUGERIDO ATUALMENTE

CONCESSIONÁRIO PRIVADO

- PONTE RODOVIÁRIA
- INSTALAÇÕES PARA COBRANÇA DE PEDÁGIO
- INSTALAÇÃO ÚNICA PARA INSPEÇÃO DO TRÁFEGO DE AUTOMÓVEIS, CAMINHÕES E ÔNIBUS
- INSTALAÇÕES ADMINISTRATIVAS MÍNIMAS PARA TODOS OS ÓRGÃOS GOVERNAMENTAIS QUE ATUAM NA FRONTEIRA (ADUANA, GENDARMERIA, MIGRACIONES, INSPECCIÓN FITO-SANITÁRIA, RECEITA FEDERAL, POLÍCIA FEDERAL, INSPEÇÃO FITO-SANITÁRIA)
- 1 TERMINAL RODOVIÁRIO ALFANDEGADO (COM PÁTIO PARA 25 CAMINHÕES, ARMAZÉM E INSTALAÇÕES ADMINISTRATIVAS)
- INFRAESTRUTURA (ÁGUA, ESGOTO, DRENAGEM, ILUMINAÇÃO, ENERGIA, PARA AS OBRAS CITADAS)
- ESTACIONAMENTOS, VIAS DE CIRCULAÇÃO E JARDINS, (PARA AS OBRAS CITADAS)

GOVERNO NACIONAL ARGENTINO

- ACESSOS RODOVIÁRIO E FERROVIÁRIO
- OBRAS FERROVIÁRIAS QUE FOREM REQUERIDAS DO LADO ARGENTINO E METADE DO CUSTO DE PARTE FERROVIÁRIA DA PONTE
- COMPLEMENTO DO CENTRO DE FRONTEIRA SE REQUERIDO PELOS ÓRGÃOS ARGENTINOS
- COMPLEMENTO DO TERMINAL RODOVIÁRIO SE REQUERIDO

GOVERNO DA PROVÍNCIA DE CORRIENTES

- INFRAESTRUTURA DAS ÁREAS DE USO PÚBLICO
- DESAPROPIAÇÕES
- AUXÍLIO À INTENDÊNCIA

INTENDENCIA MUNICIPAL DE SANTO TOMÉ

- ÁREA PARA EMPREENDIMENTOS COMERCIAIS

GOVERNO FEDERAL BRASILEIRO

- COMPLEMENTO DO CENTRO DE FRONTEIRA SE REQUERIDO PELOS ÓRGÃOS BRASILEIROS

GOVERNO DO ESTADO RIO GRANDE DO SUL

- ACESSOS RODOVIÁRIO E FERROVIÁRIO
- OBRAS FERROVIÁRIAS QUE FOREM REQUERIDAS NO LADO BRASILEIRO E METADE DOS CUSTOS FERROVIÁRIOS DA PONTE
- INFRAESTRUTURA EM ÁREAS DE USO PÚBLICO

PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO BORJA

- DESAPROPIAÇÕES
- ÁREA PARA EMPREENDIMENTOS COMERCIAIS

ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO BORJA
Palácio Presidente João Goulart
Gabinete do Prefeito

PONTE INTERNACIONAL SÃO BORJA-SANTO TOMÉ

ENTIDADES PARTICIPANTES COM RECURSOS FINANCEIROS

ESQUEMA UTILIZADO NA LICITAÇÃO JÁ EFETUADA

1

CONCESSIONÁRIO PRIVADO

- PONTE RODO-FERROVIÁRIA
- INSTALAÇÕES PARA A COBRANÇA DE PEDÁGIO
- INSTALAÇÕES PARA INSPEÇÃO DO TRÁFEGO DE AUTOMÓVEIS, CAMINHÕES E ÔNIBUS
- INSTALAÇÕES ADMINISTRATIVAS PARA TODOS OS ÓRGÃOS GOVERNAMENTAIS QUE ATUAM NA FRONTEIRA
  (ADUANA, GENDARMERIA, MIGRACIONES, INSPECCIÓN FITO-SANITÁRIA, RECEITA FEDERAL, POLÍCIA FEDERAL, INSPEÇÃO FITO-SANITÁRIA)
- 2 TERMINAIS RODOVÁRIOS ALFANDEGADOS
  (PÁTIOS, ARMAZÉNS, INSTALAÇÕES ADMINISTRATIVAS)
- 1 TERMINAL FERROVIÁRIO ALFANDEGADO
  (PÁTIOS, TRANSBORDOS, ARMAZÉNS, SILOS, INSTAL. ADMINISTRATIVAS)
- INFRAESTRUTURA (ÁGUA, ESGOTO, DRENAGEM, ILUMINAÇÃO, ENERGIA)
- ESTACIONAMENTOS, VIAS DE CIRCULAÇÃO E AJARDINAMENTOS
- DESAPROPRIAÇÕES PARA AS OBRAS CITADAS

2

GOVERNO NACIONAL ARGENTINO

- DNV: ACESSO RODOVIÁRIO ENTRE A ÁREA EM CONCESSÃO E RUTA 14
- SOP: ACESSO FERROVIÁRIO ENTRE A ÁREA EM CONCESSÃO E REDE URQUIZA

2

GOVERNO DO ESTADO RIO GRANDE DO SUL

- ACESSOS RODOVIÁRIO E FERROVIÁRIO ENTRE A ÁREA EM CONCESSÃO E AS VIAS EXISTENTES

PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO BORJA

- DESAPROPRIAÇÕES PARA OS ACESSOS