

Fronteira Chuí-RS, Brasil/Chuy, Uruguai: potencialidades empíricas de estudo das mobilidades turísticas

Jaciel Gustavo KUNZ¹

Eline TOSTA²

Resumo: O fenômeno turístico encontra-se imbricado ao das mobilidades contemporâneas. A complexa compreensão sobre o significado de limites e fronteiras territoriais prescinde da incorporação das mobilidades, entre elas, as do turismo, nessas áreas motivado basicamente por vantagens fiscais e cambiais, não raro redundando em deslocamento físico para consumo de determinadas mercadorias e serviços. A fronteira pode apresentar como paradoxo para o turismo e o turista aspectos de mobilidade e de inércia, a depender do período, do grupo, de ditames da economia e cultura globalizadas, e de políticas estatais (supra)nacionais e, também, (para)diplomáticas. Partindo desses pressupostos teóricos, propõe-se caracterizar a fronteira conformada pelas cidades do Chuí, RS (extremo-sul do Brasil) e Chuy, Rocha (nordeste do Uruguai). Utilizando-se procedimentos de pesquisa bibliográfica e documental, busca-se uma aproximação a esse objeto de empírico, no sentido de situá-lo em um quadro conceitual inter e transdisciplinar de estudo e compreensão das mobilidades, a fim de formular questionamentos a serem adotados e solucionados em estudos empíricos posteriores.

Palavras-chave: Turismo; Mobilidades; Fronteiras; Chuí-Chuy.

1 Introdução

A mobilidade pode ser definida como “facilidade para se mover, para ser movido” (Coriolano & Fernandes, 2012: 1). Também pode ser entendida como sendo “um atributo da coisa ou pessoa que é móvel, que possui a faculdade de se deslocar diferencialmente segundo as capacidades materiais que dispõe” (Cocco, 2011: 614) ou seja, segundo as condições e disponibilidade dos meios.

A mobilidade é um traço característico da globalização, uma vez que, “sem os sistemas extensivos de mobilidade – e globalistas, ou neoliberais, reivindicações pela abertura dos mercados e Estados para fluxos externos – processos sociais poderiam não acontecer em escala global nem ser imaginados como tais” (Sheller, 2011: 2). Para Beni (2011: 29) o processo da globalização “provocou uma maior disponibilização e acessibilidade em amplitude mundial dos produtos, das instalações e dos serviços turísticos”.

¹ Mestre em Turismo pela Universidade de Caxias do Sul (UCS). Professor Assistente na Universidade Federal do Rio Grande (FURG). <http://buscatextual.cnpq.br/buscatextual/visualizacv.do?id=K4294176D2.jacielkunz@gmail.com>

² Acadêmica do Curso de Bacharelado em Turismo Binacional da Universidade Federal do Rio Grande (FURG). <http://buscatextual.cnpq.br/buscatextual/visualizacv.do?id=K8747823P5.elinefurg@gmail.com>

Dessa forma, o sentimento de permanecer em um lugar específico passou a ser intrigante e constante, e passamos a ser instigados a desafiar os limites quase anulados graças a globalização e tecnologias facilitadores do deslocamento e da comunicação (Bauman, 1999). Sendo assim, a mobilidade, deixa de ser algo necessário e passar a ser algo desejável, devido sua relevância em termos de interação social (Urry, 2002; Larsen; Urry & Axhausen, 2007) e também de inserção na economia capitalista globalizada (Fernandes & Coriolano, 2010).

A mobilidade sobremoderna corresponde muito largamente à ideologia do sistema da globalização e a fronteira é um dos aspectos chaves para sua compreensão, considerando, entre outros, o dualismo do nacional e do internacional (Augé, 2010, Cohen & Cohen, 2012).

O turismo, por sua vez, é o maior movimento transfronteiriço “pacífico” que já existiu – o movimento é crescente porém não incontido: fronteiras, polícia e guardas de segurança filtram os “verdadeiros” turistas (Sheller & Urry, 2007). A região fronteiriça pode apresentar obstáculos à mobilidade do capital, de mercadorias e pessoas, incluindo os turistas (Hissa, 2012). Mas, por outro lado, são lugares particulares que instigam a aventura humana, em que quando um parte ao encontro do outro (Augé, 2010). Já “no caso da fronteira entre Brasil e Uruguai [por exemplo] a atratividade parece estar cada vez mais relacionada à oferta trazida pelos *free shops* e à diferença cambial, esquecendo-se dos demais e importantes atrativos” (Castrogiovanni, 2012: 37).

Na prática, a noção de zona de fronteira, composta pelas faixas territoriais de cada lado do limite internacional, caracterizadas por interações que criam um meio geográfico próprio de fronteira, só perceptível na escala local/regional, seria a forma ideal para tratamento dos fluxos de bens, capitais e pessoas. Entretanto, barreiras políticas, administrativas, legais e diplomáticas impedem esse tratamento, que para ocorrer, demandaria o estabelecimento, por parte dos países envolvidos, de “zonas de integração fronteiriça” (Brasil, 2008: 30).

Assim, “de um lado, a maioria dos países buscam [sic] ressignificar a fronteira, transformando o seu *status* securitário como espaço fechado, de contenção a potenciais contravenções e crimes, em um *status* descriminalizado [...]”, típico do ideário da eliminação de fronteiras, vigente na globalização, no sentido de transformar a fronteira em “[...] espaço aberto para a promoção de fluxos internacionais de **turismo**, muito embora, ainda persista uma lógica reativa e carente de políticas públicas consistentes [...]” (Senhoras, 2015:40, grifo nosso), que envolvessem a efetiva integração fronteiriça.

Há, pois, eliminação simbólica e funcional de algumas fronteiras, e a edificação e consolidação de outras. Desse modo, o objetivo deste trabalho é caracterizar a fronteira conformada pelas cidades do Chuí, RS (extremo-sul do Brasil) e Chuy, Rocha (nordeste do Uruguai) como caso para estudo das mobilidades turísticas.

Utilizando-se procedimentos de pesquisa bibliográfica e documental, busca-se uma aproximação a esse objeto de empírico, no sentido de situá-lo em um quadro conceitual inter e transdisciplinar de estudo e compreensão das mobilidades. A intenção é formular questionamentos a serem possivelmente adotados e solucionados em estudos empíricos posteriores, reconhecendo-se potencialidades dessa área fronteiriça como mote para pesquisas em mobilidades turísticas.

2 Referencial teórico

2.1 A discussão contemporânea sobre fronteiras

Em relação às mobilidades e ao turismo, as fronteiras são abordadas como áreas diferenciadas, tanto no que tange a vantagens e atratividades dessas áreas, no sentido de conferir maior liberdade aos movimentos, quanto no que tange a limitações e respectivos ideários a elas relacionados.

Tendo em conta a retórica do discurso da globalização cultural e econômica, do qual o turismo e as mobilidades são fenômenos marcantes, há aspirações predominantes no sentido de reduzir ou até mesmo eliminar fronteiras, para o exercício de uma cidadania pretensamente global e para a livre circulação do capital ao redor do mundo.

Porém, pode-se ponderar que “talvez a de fronteira como defeito moral da humanidade [comumente vista dessa forma] [...] o problema não seria a fronteira em si, mas a forma como ela funciona, expressão do tipo de relações que há entre os vizinhos fronteiriços” (Bento, 2012: 45). Essa desqualificação estaria vinculada à desqualificação do poder dos Estados (Bento, 2012).

Complementa-se a esse íterim de debates, a concepção corrente de fronteira, sintetizada por Bento (2012), ao considerar que:

A palavra fronteira também não é neutra, mas carregada de valores [...] ela é, também, uma palavra descritiva, designa o lugar do início ou do fim: início de um Estado, ou fim de outro Estado. Numa linha visível ou imaginária de fronteira, um Estado termina e outro começa. Fronteira é o fim do mundo para quem deixa o seu Estado de pertença; ou o início do mundo para quem volta ao seu Estado de pertença (Bento, 2012: 44).

A fronteira guarda significados aparentemente contraditórios (por exemplo, começo/fim) e, também, dualismos nas suas práticas, em relação à inércia ou a mobilidades, de pessoas (turistas ou moradores) e, também, mercadorias: “apesar das críticas, fronteiras continuam sendo instrumentos institucionais de segurança pública. Se for excessivo, o controle de fronteiras pode sufocar a circulação de pessoas e mercadorias, mas a ausência de controle eficaz de fronteiras deixa [...] Estados específicos, desprotegidos” (Bento, 2012: 46). Essa compreensão vai ao encontro do que se vem apregoando como discurso vigente em torno da União Europeia (UE): “é preciso evitar que as fronteiras interrompam a

circulação cotidiana de bens e pessoas, que não assumam o papel de agentes de rupturas, evitando-se assim disjunções [...]”, como, por exemplo, o contrabando (Castro, 2005: 282).

Isso posto, destaca-se que fronteiras, um dos temas mais importantes, entre outras disciplinas, da Geografia Política, “incorporam uma das mais reconhecidas relações entre Estado e território”. Dentro do contexto em que predominavam as ações do Estado soberano sobre o território, atualmente “as forças de integração tornam-se poderosas” (Castro, 2005: 280), dada a sobreposição do movimento econômico sobre esse Estado.

Atualmente, o conteúdo militar da fronteira perde sentido, dando lugar aos conteúdos legal, fiscal e de controle migratório, rompendo-se, dessa forma, com as concepções de fronteira-limite ou fronteira-zona. Assim, mais do que o desaparecimento das fronteiras, há sua refuncionalização (Castro, 2005).

Considerando-se, pois, que cada fronteira é singular e, também, que mais pertinente estudar as fronteiras contraditórias/móveis do que as estáveis (Castro, 2005), propõe-se articulá-la ao turismo e a mobilidade, como feições contemporâneas dessas áreas.

2.2 Mobilidades e turismo: relações de interdependência

A vida social conduzida à distância “requer momentos de encontro físico” (Urry, 2002: 258). Para isso é necessário mover-se, pois “sem mobilidade não há turismo, diferente[mente] do lazer que se dá no lugar de residência” (Coriolano & Fernandes, 2012: 2). Ainda, o turismo é mobilidade, na medida em que pressupõe deslocamento (Kunz, Pimentel & Tosta, 2014: 2).

As redes revelam relações marcadas pelo poder e são responsáveis por novos e acelerados fluxos materiais e imateriais (Raffestin, 1993; Pereira & Silveira, 2009). Dentre os fluxos físicos/materiais estão o de pessoas/turistas. Porém, apesar de envolver o direito de ir e vir, as mobilidades turísticas contemporâneas ocorrem em velocidade rápida, mas ainda desigual (Sheller & Urry, 2007; Coriolano & Fernandes, 2012). Também deve-se destacar a que “há relação entre mobilidades turísticas e a produção de lugares mais (ou menos) ordenados” (Sheller & Urry, 2007).

A modernidade líquida, sobre a qual discorre Bauman (2001), teria sido decorrência do rápido fluxo de turistas e migrantes. Tais mobilidades, no caso das turísticas, pressupõem determinadas *performances*, basicamente de turistas e de trabalhadores da cadeia produtiva nos lugares turísticos, cada vez mais “próximos” dos cotidianos. Esses lugares turísticos são representados, sob tal perspectiva, como lugares em movimento, como reflexo do próprio turismo, cada vez mais “móvel”, tornando-o menos previsível. Isso porque é formado por materialidades, mas também por imaterialidades e virtualidades. Até mesmo em se tratando da materialidade corpórea do sujeito turístico, o turismo de experiência/ativo, exige a *performance* da mobilidade desses turistas. Essas mobilidades contemporâneas, porém, lidam com novos riscos e muitos medos (Sheller & Urry, 2007).

Desse modo, as mobilidades turísticas pressupõem o rompimento da dicotomia das pessoas em movimento (fluxos) em busca do destino (fixo). Faz menos sentido presumir lugares e culturas (visitados) como relativamente fixos. Associado a isso, sobrepõem-se o turismo e outras formas de viagens a negócios e até mesmo movimentos migratórios. Turismo não é “pura” atividade de lazer. Há que se descentrar os estudos turísticos do turista para alcançar a investigação sobre as redes e sistemas que eventualmente (re)produzem lugares (móveis) para a *performance* da mobilidade. “Tais mobilidades movem-se em velocidade rápida e ainda desigual, cruzando muitas fronteiras” (Sheller & Urry, 2007: 6).

Em que pese a relação de interdependência entre os contemporâneos fenômenos das mobilidades e o de turismo, as mobilidades turísticas não têm estado nas principais pautas de pesquisa da comunidade científica do Turismo no Brasil.

Utilizando-se da base de dados Publicações de Turismo, do Banco de Teses da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (Capes) e ao Diretório de Pesquisa do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq), Kunz (2015) aponta que raros são trabalhos produzidos/encontrados, tampouco os grupos de pesquisa cuja linha de pesquisa recaísse diretamente sobre as mobilidades turísticas.

Desse modo, o autor empreendeu busca em base de dados a fim de localizar, nos periódicos estrangeiros, ensaios teóricos relevantes e atuais (2000-2014) acerca do objeto de estudo “mobilidades turísticas”. Ao longo de período, deu-se destaque aos trabalhos produzidos por Hannam, Butler e Paris (2014), Bianchi e Stephenson (2013), Cohen e Cohen (2012), Domínguez-Mujica, González-Pérez e Parreño-Castellano (2011), Hall e Page (2009) e Larsen, Urry e Axhausen (2007), oriundos de diversas áreas do conhecimento, em especial, as Ciências Humanas e as Ciências Sociais Aplicadas, aí se situando trabalhos oriundos de acadêmicos vinculados ao Turismo (Kunz, 2015). Tal hibridismo reflete a pluralidade de “prismas” teórico-disciplinares sob os quais o objeto pode ser estudado.

Esses trabalhos discorrem, entre outros elementos, sobre:

- os progressos no estudo das questões-chave das mobilidades turísticas, valendo-se das categorias “materialidades”, “automobilidades³” e “novas tecnologias da informação e comunicação” (TICs), e seus respectivos desdobramentos teóricos e metodológicos (Hannam, Butler & Paris, 2014);
- os desafios de exercício pleno da cidadania pautada pela liberdade e voluntariedade de movimento, problematizando turismo no cenário da globalização e do direito à viagem (Bianchi & Stephenson, 2013);
- as mobilidades entre as questões e teorias sociológicas atualmente vigentes na pesquisa em Turismo, dado o contexto sociocultural e o estado da arte da pesquisa em Turismo (Cohen & Cohen, 2012);

³ A automobildade é a realização simultânea da autonomia e da mobilidade – o que foi permitido pelo veículo automotor (Hannam, Butler & Paris, 2014).

- a indissociabilidade entre os fenômenos de migração laboral, segundas-residências e turismo, tendo em vista a evolução do modelo fordista para o de acumulação flexível (Domínguez-Mujica, González-Pérez & Parreño-Castellano, 2011);
- a contextualização das mobilidades turísticas como transposição dos estudos técnicos dos transportes turísticos, situando o turismo num conjunto maior de mobilidades, evidenciando-as assim como nexos essenciais entre a prática do turismo e suas geografias (Hall & Page, 2009);
- a vida social contemporânea, que, conduzida a distância, requer a mobilidade física dos sujeitos, em que pesem os avanços na instantaneidade dos contatos por meios de comunicação, além do rompimento de dicotomias pré-estabelecidas, como presença-ausência, distância-proximidade, voluntariedade-obrigação de viajar, etc (Larsen, Urry & Axhausen, 2007).

Nenhum desses trabalhos trata, diretamente, das especificidades das áreas fronteiras nesse contexto. Apenas algumas questões transversais ou relacionadas, como tecnologias para securitização, por exemplo, são tangenciadas em alguns dos trabalhos.

3 Fronteira Chuí-RS, Brasil/Chuy, Uruguai: contextualização e características para estudo das mobilidades turísticas

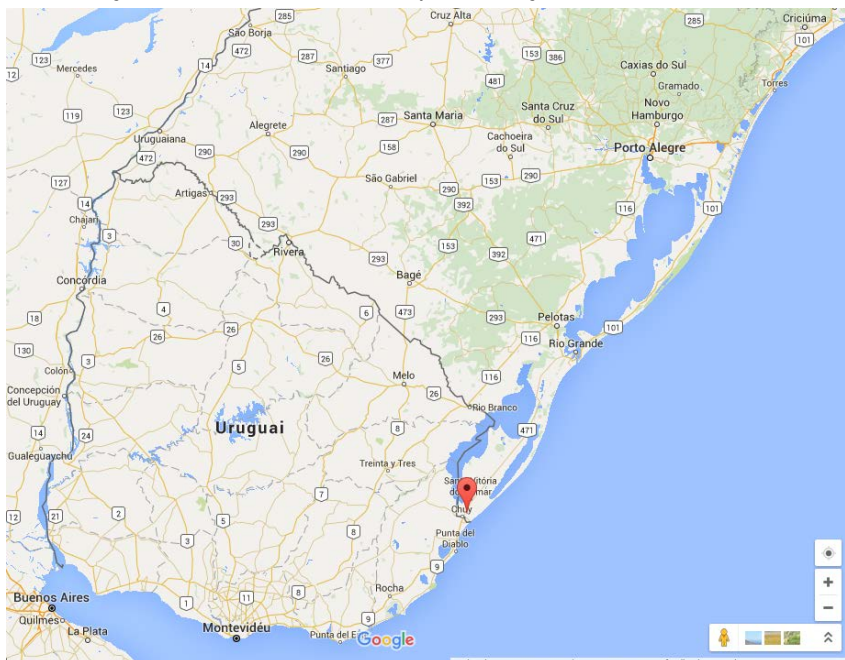
3.1 Perfil geral da área: economia, território e mobilidade

A demarcação das fronteiras entre Brasil e Uruguai permaneceu confusa até o Tratado Definitivo de 1851, no qual o Uruguai reconheceu a demarcação dos Campos Neutros (da atual reserva ecológica do Taim ao Chuí) pelo Império Brasileiro. O povoado do Chuí, originado de um posto militar na fronteira, foi ao longo do tempo destruído e reconstruídos inúmeras vezes devido à instabilidade militar na região. Em 1872, após a freguesia de Santa Vitória do Palmar ser elevada à categoria de Vila e emancipada do Município de Rio Grande, o povoado do Chuí passou a pertencer ao município vitoriense, criado oficialmente pela lei nº 945 de 15 de maio de 1874. O Chuí pertenceu ao município de Santa Vitória do Palmar até 1995 (IBGE, 2016), ano em que obteve sua emancipação.

O município do Chuí-RS, Brasil, tem população estimada de 6.368 habitantes (IBGE, 2016), dos quais 2.232 são estrangeiros e 883 não residiam no município até cinco anos antes (IBGE, 2010), dados os fluxos migratórios entre cidadãos brasileiros e uruguaios, na faixa de fronteira. O Município foi criado em 1995, a partir da emancipação de Santa Vitória do Palmar, que conta hoje com 31.436 habitantes (dados estimados pelo IBGE, 2016) e cuja sede está a 20km. O primeiro município, no tange às hierarquizações da rede urbana brasileira, é polarizado pelo segundo (IBGE, 2007). Chuy, Uruguai - homônima da cidade brasileira ou vice-versa -, tem população de 9.676 habitantes, tendo sido criada em 2010, pelo decreto 5/2010 (Uruguay, 2016 & Rocha, 2016).

A fronteira Chuí-Chuy está localizada no extremo-sul do Brasil e no nordeste do Uruguai, próxima ao Oceano Atlântico. A Figura 1 apresenta o mapa de localização da fronteira Chuí-Chuy em relação ao Uruguai, estuário da Prata (Uruguai/Argentina) e o estado do Rio Grande do Sul (Brasil).

Figura 1 – Localização da fronteira Chuí-Chuy em relação ao Rio Grande do Sul e ao Uruguai



Fonte: Google Maps (2016).

A região possui como principais rodovias de acesso a BR-471 (Brasil) e a Ruta 9 (Uruguai). Chuí-Chuy está/estão localizado(s), pelo “lado” brasileiro, a 256 km de Pelotas (centro regional do sul do Rio Grande do Sul) e a 511 km da capital do estado, Porto Alegre. Do “lado” uruguaio, está a 140 km de Rocha, capital do Departamento homônimo, onde está Chuy, a 224 km de Punta del Este, importante balneário e complexo turístico, a 333 km de Montevideu, capital do país e a 509 km de Colonia del Sacramento, cidade a partir da qual é possível se chegar a Buenos Aires, capital da Argentina, em 40 minutos de travessia fluvial⁴.

Também é possível visualizar por meio da Figura 1 as rodovias que dão acesso a essa fronteira: BR-471 (Brasil) – para Rio Grande, Pelotas e Porto Alegre-RS e demais cidades brasileiras – e Ruta 9 (Uruguai) – para Rocha, Punta del Este e Montevideu. Há também estradas secundárias: a RS-699 (à direita, parte superior) que conduz aos balneários da Barra do Chuí (Santa Vitória do Palmar-RS, Brasil) e Barra del Chuy (acessado por ponte internacional sobre o Arroio Chuí). O referido balneário uruguaio pode ser acessado pela Ruta 9. A Ruta 19 – continuação das avenidas centrais, Brasil e Uruguai – que dá acesso ao Forte de São Miguel e à Ruta 8, também conduzindo a Montevideu. Há, uma peculiaridade de acesso a cidades brasileiras fronteiriças, como Jaguarão-RS. Do Chuí-Chuy até essa cidade

⁴ Montevideu também possui serviços diários de travessia fluvial a Buenos Aires, que duram, porém, 1h30min.

são 200 km por rodovias uruguaias e quase o dobro (400 km) pelo Brasil (via Santa Vitória do Palmar e Pelotas).

A 15 km de Chuí/Chuy está o balneário da Barra do Chuí, pertencente, porém, a Santa Vitória do Palmar. Próximo ao encontro do Arroio Chuí com o oceano está o ponto extremo-sul do Brasil. A mesma distância, pelo “lado” uruguaio”, está o balneário homônimo, Barra del Chuy. Ambos os balneários – por alguns considerado “binacional” – são frequentados, na alta temporada, por turistas brasileiros, uruguaios e argentinos, indistintamente. Há entre os balneários, porém, o arroio Chuí e seus molhes.

Há serviços de transporte rodoviário coletivo a partir do Chuí-RS com destino a Santa Vitória do Palmar, Rio Grande, Pelotas, Camaquã e Porto Alegre (para esta cidade há pelo menos uma frequência diária). De Chuy, Uruguai, há serviços regulares a uma série de pequenos municípios – diferentemente do número limitado de cidades brasileiras atendidas diretamente a partir de Chuí – tais como, Rocha, Maldonado, Punta del Este e Montevideu⁵. Além disso, cabe citar que duas companhias, uma brasileira e uma uruguaia, passam pela área ao realizarem os trajetos das linhas internacionais regulares, São Paulo/Montevideu e Porto Alegre/Montevideu.

A cidade brasileira de Chuí conta com terminal rodoviário, o que ainda não ocorre com a cidade uruguaia de Chuy, que está prestes a ser inaugurado (Terminal..., 2016). Não há transporte público urbano na área. No Chuí-RS a frota total em 2014 é de 3.585 veículos (IBGE, 2016), a uma taxa de 0,56 veículo/habitante.

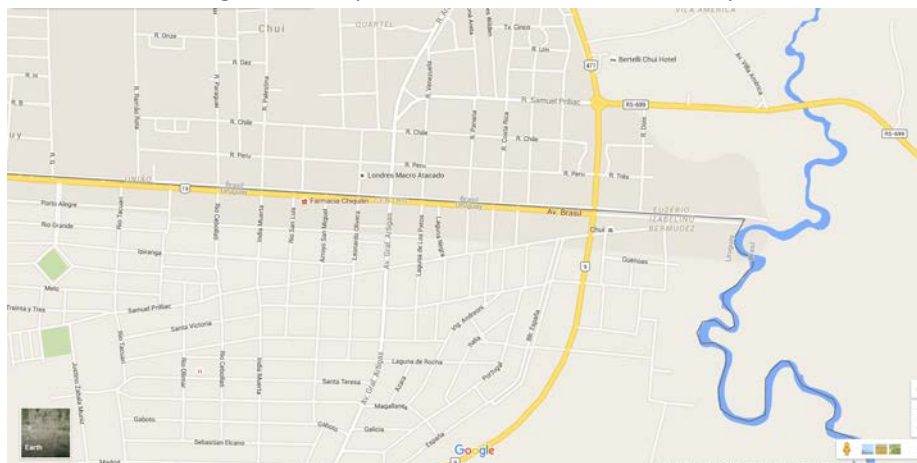
Ao discorrer-se sobre a infraestrutura de transporte das áreas de fronteira no RS, na qual encontra-se o Chuí-Chuy, constata-se: “em relação ao transporte aéreo, a falta de aeroportos funcionando com rotas regulares é um entrave para setores como o turismo. Algumas demandas pela recuperação de pistas e abertura de aeroportos são antigas” (Carneiro Filho, Sevilla & Avila, 2012: 21). Assim, os aeroportos internacionais mais próximos com operações regulares diárias são os de Pelotas, Montevideu e Porto Alegre.

Bento (2012:50), remetendo-se ao estudo das cidades fronteiriças de Rivera (Uruguai) e Santana do Livramento-RS, afirma: “Fronteiras são lugares de passagem, mas há exceções, como a experiência entre as cidades-gêmeas [...], onde se vive permanentemente a fronteira, na fronteira espaço conurbado binacional de vida cotidiana”. Longe das capitais de seus departamentos/estados e países, as cidades de Chuí e Chuy estão a um passo uma da outra, literalmente.

A Figura 2 apresenta mapa da área urbana das cidades-gêmeas do Chuí, Brasil/Chuy, Uruguai, com a “linha divisória” reta e seca (ao centro) e pelo Arroio Chuí (à direita). Essa característica de fronteira seca, ou de cidades-gêmeas, é comum na fronteira Brasil-Uruguai, pois não há obstáculos “geográficos” intransponíveis nessa área (Bento, 2012).

⁵ Frequência de 104 viagens de segunda-feira a sexta-feira e 41 aos finais de semana.

Figura 2 - Mapa da área urbana de Chuí/Chuy



Fonte: Google Maps (2016).

A conurbação Chuí-Chuy está entre as aduanas, e, assim como em Rivera-Livramento, área estudada por Bento (2012:49), na área Chuí-Chuy, “a tensão [característica da vigilância e das inspeções] é deslocada para as estradas de ingresso nas cidades-gêmeas fronteiriças” e não no meio do núcleo conurbado binacional.

Cabe esclarecer que a faixa de fronteira do Brasil⁶ é sub-regionalizada por meios de arcos, quais sejam, norte, central e sul. Dentro desses arcos, um dos espaços estratégicos e prioritários para o fomento de políticas e investimentos públicos são as cidades-gêmeas, tal e qual ocorre com Chuí e Chuy, localizada na fronteira da metade sul do RS. Esses adensamentos possuem características específicas.

O meio geográfico que melhor caracteriza a zona de fronteira é aquele formado pelas cidades-gêmeas. Esses adensamentos populacionais cortados pela linha de fronteira (seja esta seca ou fluvial, articulada, ou não, por obra de infra-estrutura) apresentam grande potencial de integração econômica e cultural, assim como manifestações condensadas dos problemas característicos da fronteira, que aí adquirem maior densidade [...] (Brasil, 2008: 30).

Dentre as possibilidades de integração econômica está o turismo nas cidades-gêmeas, as quais “[...]representam um conceito fronteiriço relevante de desenvolvimento acoplado da dinâmica dos fluxos turísticos endógeno[s] e exógenos” (Senhoras, 2015: 25).

O fenômeno das cidades-gêmeas não é comum. Porém, no estado do Rio Grande do Sul há 19 cidades-gêmeas, sendo seis delas envolvendo municípios/localidades uruguaias (Brasil, 2008). Aliado a isso, há uma relação importante entre o fenômeno das cidades-

⁶ “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 [...]. 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, 2008).

gêmeas e a mobilidade de fluxos internacionais. Nesse sentido, “a posição estratégica em relação às linhas de comunicação terrestre e a existência de infra-estrutura [sic] de articulação podem explicar a emergência de muitas cidades-gêmeas” (Brasil, 2008: 30), o que aponta para a necessidade de mobilidade de fluxos nessas áreas. Brasil (2008) afirma ainda que as redes de comunicação são limitadas ou resultam da integração espontânea na fronteira, nas quais há pouca intervenção do Estado, principalmente por deixar de patrocinar a construção de infraestrutura necessária à articulação transfronteiriça.

Como cidade-gêmea, a articulação Chuí-Chuy é classificada como de fronteira seca; a interação fronteira das cidades-gêmeas é do tipo sinapse, o qual “refere-se à presença de alto grau de troca entre as populações fronteiriças; é apoiado pelos Estados contíguos” (Brasil, 2008: 27) e a zona fronteira⁷, mais amplamente, é do tipo capilar, que, por sua vez, “[...] podem ocorrer somente no nível local [...]”.

Os distintos graus de interação que experimentam as populações fronteiriças, além de aspectos econômicos ou infraestruturais, possui também uma faceta cultural, que pressupõe fluxos imateriais, simbólicos, de ideias, línguas, percepções e representações.

Tal pode ser estendido à fronteira Chuí-Chuy, pois, apesar de ter motivos para ser conflituosa, é considerada como um local de diversidade cultural, que, consegue ser harmoniosa e ainda promover o compartilhamento entre as culturas (Scarano & Silva, 2015). Portanto, “a nacionalidade não é determinante a tal ponto de privar a troca cultural externalizada desde a fala até costumes gastronômicos” (Scarano & Silva, 2015: 176).

Dentre outros elementos culturais compartilhados, está um Carnaval binacional. O evento é realizado fora da data tradicional, podendo acontecer até duas ou três semanas após o calendário oficial, se concentrando em dois dias (sexta-feira e sábado). O carnaval de rua, intitulado “Carnaval sem fronteiras”, tem a participação de escolas de samba e blocos brasileiros e uruguaios que desfilam de forma intercalada (Scarano & Silva, 2015).

A área é visualizada como “zona de confluência cultural visto que é [...] formada por brasileiros, uruguaios e imigrantes de origem árabe (palestinos, jordanianos, libaneses e sírios)” (Scarano & Silva, 2015: 170-179). Tal integração engloba desde os alimentos até o lazer e entretenimento que fazem da fronteira um lugar de encontro e de convivência entre culturas diferentes. Porém, a identidade nacional é um fator marcante no contexto fronteiriço, e o idioma é um exemplo disso. Nas cidades gêmeas Chuí (Brasil) e Chuy (Uruguai), coexistem três línguas faladas na região: o espanhol, o português e o árabe. Porém, um dos aspectos característicos dessa região é o portunhol (mistura de português e

⁷ “[...] a *faixa de fronteira* representa uma extensão intranacional legalmente definida por cada país, na qual incidem princípios da segurança nacional na visão clássica da geografia política em contraposição aos princípios de integração regional que obedecem à ótica geoeconômica de fomento comercial [...] [já] a *zona de fronteira* é definida como um conceito fronteiriço potencialmente suscetível à existência de uma pluralidade de fluxos internacionais, expressado por meio de um padrão *continuum* de interação espacial entre países propiciado pelos eixos de integração e desenvolvimento regional, no qual há a manifestação de um arranjo contíguo de faixas territoriais que se estendem ao longo da linha limite ou de contato da fronteira internacional até a extensão legal de cada uma das faixas de fronteira [...]” (Senhoras, 2015: 25).

espanhol). A língua árabe, por sua vez, “não tem sido absorvida pelos moradores fronteiriço[s], assim sendo restrito aos imigrantes árabes e seus descendentes” (Scarano & Silva, 2015: 184).

Outro caso que exemplifica a identidade nacional como fator marcante, são os jogos que envolvem a seleção de futebol do Brasil ou do Uruguai. Nessas situações há uma separação das torcidas mesmo que ambas possam assistir aos jogos em parceria. Em caso de vitória de uma dessas seleções, independentemente do adversário, “os torcedores vão para a avenida central comemorar e principalmente provocar o vizinho” (Scarano & Silva, 2015: 183).

Buscando, pois, similiaridades com o caso de Rivera-Livramento, constata-se, em relação ao Chuí-Chuy o seguinte: “Em tal região bimunicipal de fronteira predomina a integração binacional, bimunicipal, sem que tenha sido eliminada a diversidade Brasil-Uruguai” (Bento, 2012: 51).

3.2 Chuí/Chuy e o turismo de compras na fronteira

Na área sul da faixa de fronteira do Rio Grande do Sul, onde está localizado o município do Chuí, historicamente predomina, no que tange a atividades econômicas, a pecuária e a rizicultura, com pouca participação na geração de emprego e renda no estado (Carneiro Filho, Sevilla & Avila, 2012). Quanto ao Produto Interno Bruto (PIB) do município de Chuí, esse totaliza, como valor bruto adicionado, a marca de R\$118,4 milhões. Destes, R\$77,9 milhões provêm dos serviços e somente R\$17,6 milhões provêm de indústria ou agropecuária (IBGE, 2013).

Assim como no Chuí, “entre as cidades-gêmeas de Rivera [Uruguai] e Livramento [RS, Brasil] há livre circulação de pessoas, não existem rios, muros, nem cercas de arame farpado. [...] Para ir de Rivera a Livramento e vice-versa não é necessário apresentar passaporte, até porque isso seria praticamente impossível numa cidade binacional, conurbada [...]” (Bento, 2012:50). Diariamente circulam, em Livramento e Rivera, 160.000 habitantes, mais turistas, lembra o autor.

Também valendo-se de estudo do caso Livramento-Rivera, Riedl e Marquette (2010) caracterizam a atividade de compras e turismo na área, apontando que a diversidade e facilidade de adquirir produtos importados, aliado às facilidades de pagamento (cartão de crédito, moedas de troca), impulsionam as compras nos *free shops*. Entretanto, o comércio no lado brasileiro também é favorecido, principalmente produtos dos gêneros alimentícios, móveis, gás natural, entre outros (Riedl & Marquette, 2010).

Segundo pesquisa realizada por Pellegrero (2014), a partir de 124 respondentes interrogados entre dezembro de 2013 e abril de 2014 (incluindo períodos de alta temporada), a distribuição da nacionalidade dos turistas que frequentam os *free-shops* de Chuy, Uruguai é assim constituída: brasileiros (50%), uruguaios⁸ (38,7%), argentinos (9,7%),

⁸É permitida a compra de produtos somente por parte de cidadãos que se encontram em viagem internacional.

chilenos e portugueses (0,8% cada). Os turistas brasileiros são oriundos dos três estados do sul do país, com destaque para o Rio Grande do Sul. As principais cidades emissoras são do entorno regional: Santa Vitória do Palmar, Pelotas e Rio Grande. Apenas 2,4% são oriundos de Chuí, RS. Uma série de destinos de viagem, brasileiros e uruguaios, foram apontados, destacando-se, porém, locais de Chuí, Santa Vitória do Palmar e Chuy (58,1%), incluindo atrativos de sol e praia (Pellegero, 2014). Dentre os turistas à época pesquisados, 59% utilizavam carro ou moto para acessar o destino, e 7% declararam, entre outros, acesso por *motor-home* e a pé.

Dos turistas pesquisados por Pellegero (2014), apenas 11% visitava a área pela primeira vez e 79% permanecia por período de até um dia. Quanto ao período para vir à cidade por compras, 64% costuma visitar nos meses de dezembro a março, 34% declararam que a principal motivação de sua viagem é a compra em *free-shops* e 26%, sol e praia ou “descanso”. Entre os turistas pesquisados, 89% é atraído pela alta qualidade e pela variedade dos produtos, 80% não costuma comprar em outra cidade de fronteira Brasil/Uruguai, 58% não utilizou quaisquer serviços turísticos e apenas 5% utilizou-se de serviços de câmbio (Pellegero, 2014).

A compra na fronteira está historicamente vinculada à competitividade de preços mais baixos do lado estrangeiro, de acordo com o momento político e econômico vivido de cada lado (Bento, 2012: 56; Allis, Paula & Raszl, 2015: 104).

Allis, Paula e Raszl (2015) ressaltam que apesar de apesar de 11 municípios já terem aprovado suas leis municipais que regulam a implantação das lojas francas, não há nenhum *free shop* instalado em um município brasileiro. “De toda sorte, existem contestações à eficácia da instalação de *free shops* do lado brasileiro. Isso porque apenas estrangeiros poderiam se beneficiar dos incentivos fiscais e é contestável o tamanho do mercado oferecido pelos estrangeiros” (Carneiro Filho, Sevilla & Avila, 2012:19). Allis, Paula e Raszl (2015) afirmam ainda que sem a legislação municipal específica, os municípios brasileiros não se habilitam à instalação destas facilidades comerciais específicas.

Segundo Beni (2011), o turista de fronteira, oriundo de países limítrofes ao destino, apresenta nível mediano de tempo permanência e gasto *per capita* menores que os oriundos de outros continentes. Além disso, o autor assim caracteriza o mercado de turismo nas fronteiras, apontando oportunidades e limitações. Beni (2011), aponta que os mercados vizinhos, especialmente os localizados na fronteira, tendem a serem compensados com a maior permanência (associada a afinidade cultural e menores custos de deslocamento) e, conseqüentemente, maiores despesas. Porém, o mesmo autor resalta que “os mercados vizinhos são muito suscetíveis às flutuações de taxa de câmbio [sem contar possível histórico de] disputas fronteiriças” (Beni, 2011: 177).

Esse parece ser o caso do Chuí em que é possível verifica essa variação de fluxo de pessoas conforme a variação cambial. Cabe destacar ainda que “as fronteiras físicas são mais duráveis [que as culturais, sendo aquelas] orientadas pela lei e controladas pela polícia de

fronteira (para pessoas) e funcionários da aduana (para as mercadorias transportadas pelas pessoas)” (Bento, 2012: 45).

Beni (2011) diagnostica o turismo de fronteira na América do Sul como precário quanto aos equipamentos fronteiriços (alfândegas, polícia de imigração). Além disso, defende que os postos de fronteira poderiam ser repensados para que houvesse duplicação de tarefas por parte cada país. “É [assim] prioritário proceder à homologação, no menor prazo possível, das normas de trânsito fronteiriço de pessoas e veículos [...]” (Beni, 2011: 180-181). As ponderações de Beni (2011) remetem a (i) mobilidades turísticas nas áreas de fronteira e, em especial, ao Chuí-Chuy, objeto de reflexões introdutórias desta pesquisa.

4 Considerações finais

Por meio de revisão de literatura, em geral estrangeira, foi possível apresentar reflexões teóricas em torno do “paradigma” das mobilidades contemporâneas. Embora se admita a existência de relações com o fenômeno social do turismo, cabe, ainda, aprofundar o estudo das relações entre as mobilidades turísticas e as áreas de fronteiras, ou seja, em que medida essas áreas mobilizam ou “imobilizam” os turistas e o turismo, sem isolá-lo de outros movimentos relacionados, como os cotidianos e os migratórios, inseridos no contexto de globalização econômica e cultural e sua repercussão nos lugares de fronteira.

Em um segundo momento, foi possível apresentar o *locus* Chuí-Chuy. Por meio de aspectos de constituição territorial, aspectos históricos, confluências culturais, matriz econômica e padrões de circulação turística, considera-se que área é promissora para o estudo empírico da *performance* das mobilidades turísticas em fronteiras.

Tendo em conta o objetivo proposto, as limitações da pesquisa e o fato de que o estudo encontra-se em andamento, cabe questionar, entre outros elementos:

- Que situações ou circunstâncias informariam a dificuldade e/ou facilidade comparativo no fluxo material de compras na/pela fronteira, atrelado ao turismo?
- Que materialidades permitem a *performance* da mobilidade turística na fronteira estudada, bem como o papel que exercem para além de sua funcionalidade, abarcando significados simbólicos?
- Quais os fatores limitadores ou impulsionadores da prática da automobilidade - ou outras formas de mobilidade, não raro independente dos meios de transporte - para fins de transposição/circulação da/pela fronteira?
- Que sensações percebidas por passageiros e condutores (turistas) podem ser associadas à transposição dessas fronteiras e/ou à mobilidade intra-destino (fronteira Chuí-Chuy)?
- Qual o grau de apropriação ou limitação do uso de novas TICs pelos turistas em áreas de fronteira, por meio, por exemplo, *sites* e aplicativos por determinados grupos de viajantes a fim de localizarem-se e disseminarem instantaneamente informações sobre sua viagem a públicos de interesse?

- Qual o grau de acessibilidade a serviços de internet sem fio nessas áreas e qual os sentimentos que motivam ou envolvem a utilização de TICs nas viagens turísticas transfronteiriças?

Isso aponta para a necessidade da realização de pesquisas empíricas, quiçás indutivos, a partir dos quais emergiriam as categorias do estudo do fenômeno, mas, principalmente, métodos, técnicas e instrumentos de pesquisa compatíveis, “replicáveis” e comparáveis, a partir das perspectivas da realidade social da América do Sul, ou seja, de referenciais próprios.

Referências bibliográficas

Allis, T., Paula, A. T. & Raszl, V. (2015). Turismo de Compras nas Fronteiras Brasileiras: Panorama geral e perspectiva à luz das políticas vigentes. In De Pieri, V. S. G. & Teles, R. M. de S. (Org.). *Turismo e relações internacionais: fronteiras transnacionais, paradiplomacia das cidades e inserção internacional do Brasil*. Rio de Janeiro: Cenegri, pp. 83-110.

Augé, M. (2010). *Por uma antropologia da mobilidade*. Maceió: Edufal/Unesp.

Bauman, Z. (1999). *Globalização: as consequências humanas*. Rio de Janeiro: Zahar.

Bauman, Z. (2001). *Modernidade líquida*. Rio de Janeiro: Zahar.

Beni, M. C. (2011). *Globalização do turismo*. São Paulo: Aleph.

Bento, F. R. (2012). Fronteiras, significado e valor - a partir da experiência das cidades gêmeas de Rivera e Santana do Livramento. *Conjuntura Austral*, 12(3), pp. 44-60.

Bianchi, R. V., & Stephenson, M. L. (2013). Deciphering tourism and citizenship in a globalized world. *Tourism Management*, 39(1), pp. 10-20.

Carneiro Filho, C. P., Sevilla, G. G. & Avila, R. I. (2012). *Faixa de fronteira do Rio Grande do Sul: economia, infraestrutura e gestão do território*. Porto Alegre: FEE.

Castro, I. E. de. (2005). *Geografia e Política: território, instituições e escalas de ação*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil.

Castrogiovanni, A. C. (2012). Paisagens sem fronteiras: geograficidade sem limites. In Beni, M. C. (Org.). *Turismo: planejamento estratégico e capacidade de gestão – redes de produção*. Barueri: Manole, 29-44.

Cocco, R. (2011). Verbete Mobilidade. In Silveira, M. R. (Org.). *Circulação, transportes e logística: diferentes perspectivas*. São Paulo: Outras Expressões, pp. 614-615.

Cohen, E., & Cohen, S. A. (2012). Current sociological issues and theories in tourism. *Annals of Tourism Research*, 39(4), pp.2177-2202.

Coriolano, L. N., & Fernandes, L. M. (2012). Migração temporária e mobilidade sazonal no turismo. *Anais do Seminário de Pesquisa e Pós-Graduação em Turismo*, São Paulo, SP.

Domínguez-Mujica, J., González-Pérez, J. & Parreño-Castellano, J. (2011). Tourism and human mobility in Spanish archipelagos. *Annals of Tourism Research*, 38(2), pp. 586-606.

Hall, C., & Page, S. Progress in Tourism Management: from geography of tourism to geographies of tourism – a review. *Tourism Management*, 30(1), pp. 3-16.

Hannam, K., Butler, G., & Paris, C. M. (2014). Developments and key issues in tourism mobilities. *Annals of Tourism Research*, 44(1), pp. 171-185.

Hissa, C. E. V. (2002). *A mobilidade das fronteiras: inserções da geografia na crise da modernidade*. Belo Horizonte: EdUFMG.

IBGE. (2016). Chuí. Recuperado em 29 abril, 2016, de <http://cidades.ibge.gov.br/painel/historico.php?codmun=430543>.

IBGE (2016). Frota 2014. Recuperado em 29 abril, 2016, de <http://cidades.ibge.gov.br/xtras/temas.php?lang=&codmun=430543&idtema=139&search=rio-grande-do-sul|chui|frota-2014>.

Kunz, J. (2015). As mobilidades turísticas como objeto de estudo: um panorama dos periódicos estrangeiros (2000-2014). *Rosa dos Ventos*, 7(3), pp. 377-391.

Kunz, J. G.; Pimentel, M. R., & Tosta, E. (2014). Mobilidades turísticas: cruzando os limites da fronteira. *Anais do Seminário de Pesquisa e Pós-Graduação em Turismo*, Fortaleza, CE, Brasil.

Larsen, J., Urry, J., & Axhausen, K. W. (2007). Networks and tourism: mobile social life. *Annals of Tourism Research*, 34(1), pp. 244-262.

Pellegero, D. A. (2014). *Caracterização do perfil e análise das motivações dos visitantes dos free-shops do Chuy/UY*. Monografia de Graduação em Turismo Binacional, Universidade Federal do Rio Grande.

Raffestin, C. (1993). *Por uma geografia do poder*. São Paulo: Ática.

Riedl, M. & Marquetto, R. (2010). *Fronteira da paz: a segregação urbana x zona de livre comércio*. In Costa Neto, E. M., Massena, F. dos S. & Londero, J. C. (Org.) *Novos olhares para o desenvolvimento regional sustentável: caminhos e perspectivas*. Santa Cruz do Sul: Edunisc, pp. 239-259.

Rocha (2016). *Datos departamentales*. Recuperado em 29 abril, 2016, de http://sig.rocha.gub.uy/sig/datapub/municipios/decreto_5-2010.pdf.

Pereira, A., & Silveira, M. 2009. Integração territorial, interações espaciais e desenvolvimento regional: aportes para a discussão sobre o setor aéreo. *Anais do 12º Encontro de Geógrafos da América Latina (EGAL)*, Montevideo, Uruguai.

Scarano, R. & Silva, A. L. Fronteiras Chuí-Chuy: um lugar de confluências culturais. In De Pieri, V. S. G. & Teles, R. M. de S. (Org.). *Turismo e relações internacionais: fronteiras transnacionais, paradiplomacia das cidades e inserção internacional do Brasil*. Rio de Janeiro: Cenegri, pp.169-188.

Senhoras, E. M. (2015). Diplomacia e paradiplomacia turística fronteiriça. In De Pieri, V. S. G. & Teles, R. M. de S. (Org.). *Turismo e relações internacionais: fronteiras transnacionais, paradiplomacia das cidades e inserção internacional do Brasil*. Rio de Janeiro: Cenegri, pp. 17-45.

Sheller, M. (2011). Mobility. *Sociopedia*, s.v. (s.n.), pp. 1-12. Recuperado de <http://www.sagepub.net/isa/resources/pdf/mobility.pdf>, em 6 fev. de 2014.

Sheller, M., & Urry, J. (2007). *Tourism mobilities: places to play, places in play*. Londres/Nova Iorque: Routledge.

Terminal de ómnibus de Chuy: estará pronta em 2016. (notícia)

Tosta, E., & Kunz, J. (2014) Mobilidade e turismo: construindo um mapa conceitual. *Anais do Encontro Semintur Júnior*, Caxias do Sul, RS, Brasil.

Urry, J. (2002). Mobility and proximity. *Sociology*, 36(2), 255-274.