

UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ

RAFAEL CARLOS PRIETO FERNANDES

COMPLEXIDADE NA FRONTEIRA:

**estudo do território e do turismo nas cidades de Barracão (PR), Dionísio
Cerqueira (SC) e Bernardo de Irigoyen (Arg).**

**CURITIBA
2010**

RAFAEL CARLOS PRIETO FERNANDES

COMPLEXIDADE NA FRONTEIRA:

**estudo do território e do turismo nas cidades de Barracão (PR), Dionísio
Cerqueira (SC) e Bernardo de Irigoyen (Arg).**

Dissertação de Mestrado apresentada para obtenção do título de Mestre em Geografia pela Universidade Federal do Paraná, na Linha de Pesquisa de Produção e Transformação do Espaço Urbano e Regional.

Orientador: Prof. Dr. Nilson Cesar Fraga

**CURITIBA
2010**

Ao tecer algumas palavras para materializar meus sentimentos de agradecimento, devo antes de tudo agradecer a Deus por me proporcionar a oportunidade e capacidade de desenvolver essa pesquisa com esmero e qualidade; Aos meus pais (Luiz e Luiza) e meus irmãos (Fabio e Renata) devo agradecer pela harmonia e amor que sempre mantiveram no seio de nossa família e por me apoiarem incondicionalmente, me dando suporte e força suficientes para que eu atinja quaisquer dos meus objetivos, compartilhando dos meus esforços e anseios sempre com amor e respeito; À minha querida noiva (Gerusa) que me apoiou e sempre esteve ao meu lado no processo de construção desse trabalho; Ao meu amigo e Comandante Coronel Richard, que me possibilitou o acompanhamento das disciplinas do Mestrado e me incentivou desde o início; Ao Sr. Antenor Dal Vesco, gerente do CIF - Consórcio Intermunicipal de Fronteira, pelo esforço dispensado, me acompanhando a diversos pontos das trigêmeas e por me apresentar a pessoas que me ajudaram muito; A Sra. Marlete Sandra Severico também do CIF, e as Sras. Cláudia Lovis e Margareth Dambros, da prefeitura Municipal de Barracão, pela atenção, dedicação, paciência e o imprescindível apoio durante a realização da pesquisa de campo; Ao amigo e orientador Nilson Cesar Fraga que mesmo com seu temperamento imprevisível me contemplou com seus ensinamentos transmitidos por meio de diversas reuniões, encontros e conversas enriquecedoras, e o principal, sua amizade, esta que prezo e cultivo com admiração e respeito; E aos amigos que direta ou indiretamente contribuíram para a conclusão dessa pesquisa.

Muito Obrigado !

RESUMO

O presente trabalho teve por objetivo desenvolver um estudo territorial em uma área de fronteira, especificamente na conurbação compreendida pelas chamadas cidades trigêmeas de Barracão (localizada no estado brasileiro do Paraná), Dionísio Cerqueira (localizada no estado brasileiro de Santa Catarina) e Bernardo de Irigoyen (localizada na província de Misiones, território Argentino). Buscou-se compreender desde o processo de formação socioespacial dessas cidades, marcado por conflitos políticos que ocorreram envolvendo a questão territorial, bem como abordar temas como território, limite, fronteira e turismo, sem os quais se tornaria impossível o entendimento das relações existentes entre as cidades transfronteiriças. Sendo que a discussão desses conceitos serviram de base para uma análise mais aprofundada da atividade turística nas trigêmeas e dessa como possibilidade de desenvolvimento. Os resultados mostraram que as cidades possuem uma estrutura turística simples e carente, porém, apresentam bons atrativos e uma crescente preocupação por parte da sua população e de seus líderes políticos em integrar e desenvolver esses municípios.

Palavras-chave: Território; Limites; Fronteira; Turismo.

ABSTRACT

This study aimed to develop an analysis in a territorial border region, specifically in the conurbation understood by three twin cities, Barracão (located in the Brazilian state of Parana), Dionisio Cerqueira (located in the Brazilian state of Santa Catarina) and Bernardo de Irigoyen (located in the Argentine territory). Trying to understand the process of socio training these cities, the political conflicts that have occurred involving the territorial issue, as well as addressing issues such as territory, limit, border and tourism, without which it becomes impossible to understand the relationship between the border cities. The discussion of these concepts was used like a basis for a more detailed analysis of tourism in those cities and about that activity as a possibility for development. The results showed that the cities have a tourist infrastructure simple and lacking, however, have good attractions and a growing concern on the part of its population and its political leaders to integrate and develop these municipalities.

Keywords: Territory; Limit; Border; Tourism.

SUMÁRIO

LISTA DE ILUSTRAÇÕES.....	6
INTRODUÇÃO.....	8
1. TERRITÓRIO, FRONTEIRA, TURISMO E PODER.....	13
1.1. Território: Complexidades Conceituais.....	13
1.2. Fronteira: A Real e a Teórica.....	18
1.3. Poder na Fronteira.....	25
1.4. Turismo: uma perspectiva para as trigêmeas.....	26
2. AS CIDADES NA FRONTEIRA: Da delimitação a atualidade.....	29
2.1. A Questão de Palmas/Missões – Fechamento da Fronteira.....	29
2.2. A Guerra do Contestado – Paraná/Santa Catarina.....	31
2.3. Colonização do Oeste Catarinense.....	41
2.4. Colonização do Sudoeste Paranaense.....	44
2.5. Território Federal do Iguaçu.....	48
2.6. Economia nas Regiões Sudoeste/PR e Extremo Oeste/SC.....	51
3. CIDADE, FRONTEIRA E TURISMO: as trigêmeas.....	61
3.1. Aspectos Socioeconômicos, Ambientais e Culturais das Trigêmeas	61
3.2. Políticas Públicas: Conjuntas e Individuais.....	72
3.3. O Turismo como Possibilidade de Desenvolvimento.....	80
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	91
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	94

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

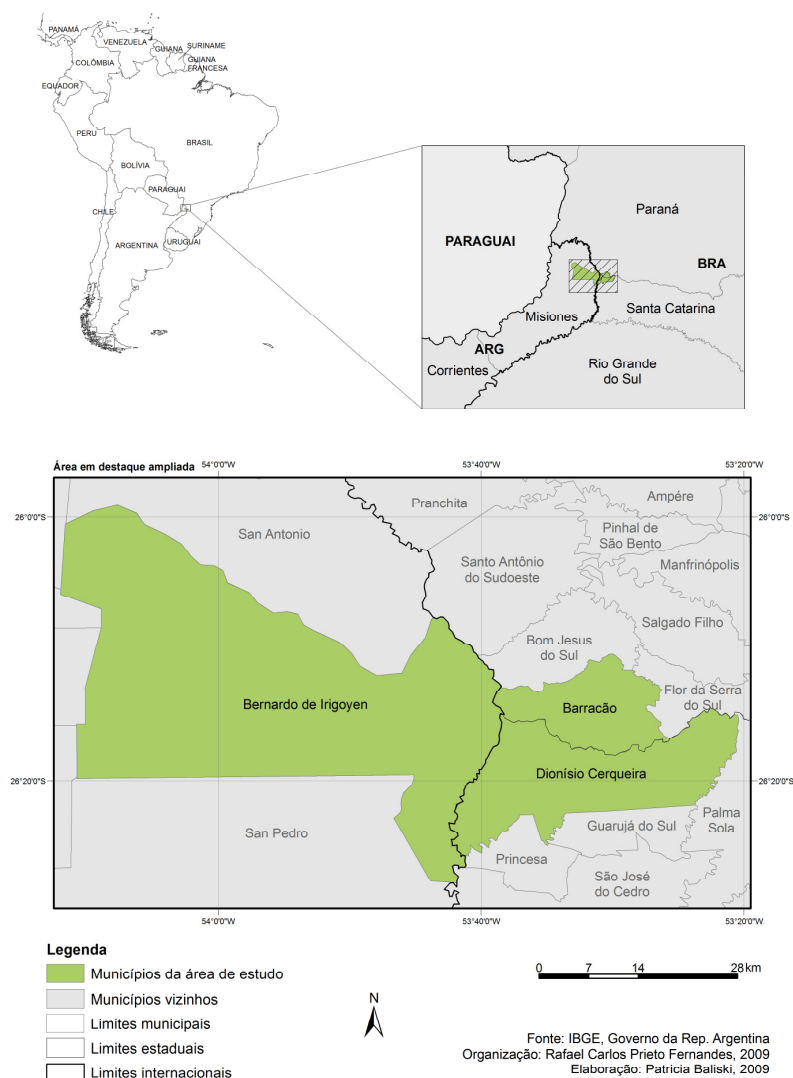
Mapa	1	Localização das cidades objeto de estudo.....	8
Figura	1	Imagem aérea das cidades trigêmeas.....	10
Figura	2	Calçada que separa os países.....	22
Figura	3	Fila nos Postos de Gasolina na Argentina.....	24
Figura	4	Tratado de Tordesilhas.....	30
Figura	5	Vista Geral da Madeireira.....	34
Figura	6	Monge João Maria, solitário.....	36
Figura	7	O Presidente e os Governadores.....	38
Figura	8	Modelos dos Marcos.....	39
Figura	9	Turma reunida após fixar o Marco.....	40
Figura	10	Território Federal do Iguaçu 1944.....	50
Figura	11	Famílias de colonos chegando ao Sudoeste.....	55
Figura	12	Criação de suínos.....	57
Figura	13	Brasão de Barracão.....	61
Figura	14	Prefeitura Municipal de Barracão.....	62
Figura	15	Brasão de Dionísio Cerqueira.....	63
Figura	16	Prefeitura Municipal de Dionísio Cerqueira.....	63
Figura	17	Brasão de Bernardo de Irigoyen.....	64
Figura	18	Prefeitura Municipal de Bernardo de Irigoyen.....	65
Figura	19	Imagem aérea das cidades trigêmeas.....	67
Figura	20	Postes personalizados.....	68
Figura	21	Diferença no Asfalto em PR e SC.....	68
Figura	22	Porto Seco.....	69
Figura	23	Aduana de Turistas.....	69
Figura	24	Quadro comparativo de distâncias.....	70
Figura	25	Tabela de Movimento de Veículo de Carga – Importação e Exportação – 2009.....	70
Figura	26	Fluxo de caminhões transitados com operações de comércio exterior.....	71

Figura	27	Valor anual do movimento de importação e exportação.....	71
Figura	28	Gráfico do Movimento de Importação e Exportação no Porto Seco em 2009.....	72
Figura	29	O governador de SC, Luiz Henrique, na apresentação dos Projetos.....	76
Figura	30	Área de atuação do programa na Mesorregião Grande Fronteira do Mercosul.....	79
Figura	31	Capela Internacional.....	80
Figura	32	Missa em homenagem às padroeiras.....	80
Figura	33	Marco Grande.....	82
Figura	34	Cânion do Assentamento.....	83
Figura	35	Convite da Festa da Integração 2010.....	84
Figura	36	Gruta de Santa Emília de Rodat.....	85
Figura	37	Comércio em Bernardo de Irigoyen.....	86
Figura	38	Movimento de Turistas na Aduana brasileira em Dez/09 e Jan/10.....	87
Figura	39	Cassino em Bernardo de Irigoyen.....	88
Figura	40	Monumentos na divisa.....	89
Figura	41	Monumento do lado brasileiro.....	89
Figura	42	Calçadão que divide os países.....	89

INTRODUÇÃO

O presente trabalho tem como objetivo desenvolver um estudo do território em uma área de fronteira, especificamente nas cidades trigêmeas de Barracão (localizada no estado brasileiro do Paraná), Dionísio Cerqueira (localizada no estado brasileiro de Santa Catarina) e Bernardo de Irigoyen (localizada na Província de Misiones em território Argentino). Buscou-se compreender o processo de formação sócioespacial dessas cidades, os conflitos políticos que ocorreram envolvendo a questão territorial, bem como o processo de demarcação daquele território no final do século XIX e início do século XX.

Mapa 1 - Localização das cidades objeto de estudo.



É nesse local que se juntam a região Sudoeste do Paraná, extremo Oeste Catarinense e extremo oriente argentino, que juntas somam uma população aproximada de 40 mil habitantes. O conjunto urbano das três cidades possui uma fronteira entre dois países e ao mesmo tempo uma divisa entre dois estados brasileiros e uma província argentina, num pequeno território político-jurisdicional, o espaço geográfico das três cidades.

Numa perspectiva mais atual, o objetivo também é entender a atuação do Estado na administração dessas cidades, atentando para a complexidade existente num território tranfronteiriço, o qual possui características únicas presentes em suas relações, suas territorialidades e suas redes. Tais fatores presentes no cotidiano dessas cidades caracterizam sua singularidade, fato que alimenta e enriquece esta pesquisa a ponto de despertar o interesse de estudá-la em sua amplitude, buscando respostas para diversas perguntas referentes à sua rotina, como fatores sociais, econômicos e culturais.

Metodologicamente o estudo se deu a partir de pesquisas empíricas do tipo exploratória realizadas em fontes primárias (documental) e fontes secundárias (bibliográfica), referentes a conceituação dos temas propostos como: território, fronteira, limite e poder, e tais conceitos sustentaram a pesquisa e serviram de fundo para um estudo turístico das trigêmeas. Somada às pesquisas está a visita *in loco* que enriqueceu o estudo por possibilitar a oportunidade de sentir e vivenciar as relações transfronteiriças discutidas no corpo dessa pesquisa e ainda realizar a coleta de imagens e dados essenciais para o fechamento do estudo.

A visão de conjunto é observada por meio das formas e funções espaciais e das relações dialéticas da história. A proximidade desses municípios associada às relações vividas neste espaço permite refletir sobre as diferentes escalas, seja de forma local, regional, nacional e internacional. Na composição destes espaços as complexidades nas formas de exploração e de produção são analisadas por intermédio do desenvolvimento provocado no território e as novas mudanças impostas pelo processo acelerado da globalização, perceptíveis nas áreas analisadas.

Os motivos que despertaram e sustentaram o interesse em pesquisar essa área objeto de estudo, são os fatos peculiares às trigêmeas, observados por ocasião de uma visita a elas e que subsidiaram o início das pesquisas, iniciando pelas características complexas inerentes a fronteira e por se tratar de municípios

independentes, componentes de estados e países distintos, que possuem muitas diferenças na sua forma de administração política. Separadas por uma tênue linha, muitas vezes imperceptível, porém real, sob o aspecto legal da divisa territorial, esses fatores sugerem uma questão sobre qual é a repercussão disso no cotidiano da população das três cidades. Essa complexidade espacial é marcada temporalmente pelas relações geopolíticas entre Argentina e Brasil e depois, no século XX pela Guerra do Contestado que a define por meio de um acordo político uma divisa dotada de critérios políticos e não necessariamente sociais, econômicos e culturais.

Figura 1 – Imagem aérea das cidades trigêmeas.



Fonte: Prefeitura Municipal de Barracão, 2010.

No que tange ao turismo, buscou-se além de levantar seus principais produtos turísticos, verificar a importância e o impacto dessa atividade nas cidades trigêmeas, e ainda, se há envolvimento ou preocupação por parte do Estado, por meio de seus órgãos específicos, de se criar políticas públicas atinentes ao seu desenvolvimento de maneira integrada entre as cidades.

A partir de dados adquiridos junto às prefeituras e aos órgãos responsáveis pela atividade turística nas três cidades, buscou-se estabelecer um retrato fiel a respeito do Turismo nelas existente e propor essa atividade como possibilidade de desenvolvimento, por meio da exploração de suas potencialidades turísticas, seus atrativos naturais e histórico-culturais, a complexidade socioespacial e ainda

aproveitando as suas características peculiares inerentes a fronteira, sempre atentando para o desenvolvimento de maneira sustentável e efetiva.

Num segundo plano, a presente pesquisa teve por objetivo fazer um estudo do seu potencial turístico, dando atenção individualmente a cada cidade, e às políticas públicas atinentes ao desenvolvimento turístico, e se no caso, há um inter-relacionamento entre essas políticas no fomento da atividade turística regional.

Visando atingir os objetivos propostos, foram feitos levantamentos de documentação indireta, pois este foi o estágio inicial da pesquisa (revisão bibliográfica sobre o tema e a área de estudo), e também por meio de levantamentos bibliográficos em órgãos estatais, tais como: Biblioteca Pública do Estado do Paraná, Biblioteca da Universidade Federal do Paraná, Arquivo Público do Estado do Paraná e Santa Catarina, além de acervos e arquivos públicos estabelecidos na área da pesquisa – ou seja, em Barracão (PR), Dionísio Cerqueira (SC) e Bernardo de Irigoyen (Arg).

Foi feita contextualização histórica da ocupação e colonização do espaço geográfico onde se encontram as cidades trigêmeas, aprofundando os estudos em temas complexos e importantes que dão base para os estudos atuais acerca da rotina e da atividade turística nas trigêmeas.

Somadas às pesquisas referentes à conceituação dos temas discutidos, foram realizadas visitas técnicas para coleta de dados e análise, além da verificação, *in loco*, das fronteiras e dos limites no perímetro urbano das três cidades, para que se pudesse entender o que ocorre no cotidiano delas.

A presente pesquisa foi dividida em três capítulos, sendo que o primeiro voltou-se ao marco teórico, atentando para a conceituação de temas que se fazem essenciais para a contextualização e o entendimento do estudo das cidades trigêmeas, e que serviram de fundo e alicerce para o estudo atual e turístico delas.

O segundo capítulo procurou trazer à pesquisa uma análise histórica do processo de formação territorial e transformação daquele espaço, fazendo uma leitura desde as primeiras tentativas de se demarcar os territórios de Brasil e Argentina, como o Tratado de Tordesilhas, até a efetiva delimitação com a questão de Palmas e Missões. Ainda, o capítulo apresenta as violentas disputas territoriais entre os estados do Paraná e Santa Catarina, marcadas pela Guerra do Contestado (1912-1916), que após o seu fim, encerrou essas disputas, porém, deixou heranças na sociedade, como mazelas e a efetiva delimitação territorial entre os dois estados, e o

capítulo ainda apresenta os motivos e discussões acerca da criação do Território Federal do Iguazú, sua extinção e o Movimento pró-Criação do Estado do Iguazú.

E para o entendimento da complexidade social, territorial e política das trigêmeas, fez-se um levantamento mais aprofundado sobre a produção daquele espaço, como o processo de formação sócioespacial e de colonização.

No terceiro capítulo faz-se uma análise da atividade turística nas trigêmeas, procurando apresentar um retrato apurado dessa atividade e verificar de que maneira ela vem sendo desenvolvida. Foram levantados os principais atrativos turísticos de cada cidade e realizada uma verificação das suas potencialidades enquanto destino turístico.

Para se entender essa dinâmica, foram apresentados alguns programas e projetos, sendo um Federal (Programa de Sustentabilidade de Espaços Sub-Regionais - PROMESO) e outros regionais, que serão explorados no decorrer da pesquisa, todos elaborados com o objetivo de integração transfronteiriça e visando o desenvolvimento conjunto dos municípios. Para finalizar, foram realizadas considerações acerca do Turismo como possibilidade de desenvolvimento, nas quais buscou-se de maneira aprofundada e imparcial verificar se a região de fato utiliza ou pode utilizar a atividade turística como meio de desenvolvimento.

1. TERRITÓRIO, FRONTEIRA, TURISMO e PODER

1.1. Território: Complexidades Conceituais

Para compreender os conceitos propostos e que dão base a este estudo, é importante observar as trajetórias de construção do significado essencial da palavra à representatividade deste no espaço geográfico, uma vez se estudar duas áreas transfronteiriças complexas do ponto de vista territorial e nas próprias relações de poder que as regem.

No que tange a Geografia, as pesquisas exigem analisar aspectos teóricos, constituídos pela revisão da literatura considerando-se o enfoque de diversos autores sobre o território e a fronteira.

Historicizar o território faz parte do processo de entendimento do que se propõe a pesquisa. Neste sentido, para SANTOS (2007, p.13) “o território é o lugar que desembocam todas as ações, as paixões, os poderes, as forças, as fraquezas, isto é, onde a história do homem plenamente se realiza a partir das manifestações da sua existência”. O autor ajuda na compreensão destas áreas de fronteiras envolvendo dois países (Brasil e Argentina) e dois estados (Paraná e Santa Catarina).

A fronteira, em se analisando ao longo da história, pretendeu desenhar uma imagem de pedra e precisão: os muros são o seu símbolo, com toda a sua concretude. Entretanto, apesar da imagem de intransponibilidade, os muros são apenas camuflagem, pois o espaço vivido é mais amplo e complexo do que os limites e fronteiras possam determinar (HISSA, 2006, p.40).

Para Zamin as fronteiras são, a um só tempo, dois territórios – um nacional, com delimitações geográficas demarcadas; outro cultural, onde o nacional se mescla a outro nacional, ao nacional do país vizinho, com sua língua, seus costumes, sua realidade política, econômica, social e suas representações de identidade (ZAMIN, 2006)

A citação a seguir mostra o surgimento da idéia de fronteira como demarcação de um território:

A idéia de *fronteira* como limite surge na Europa, no bojo do Tratado de Westfalia (1648). Seria decorrência dos avanços renascentistas da matemática, astronomia e cartografia, permitindo demarcar os territórios,

mas também correlata à idéia de Nação como espaço territorial sob uma jurisdição única (CASTROGIOVANI e GASTAL, 2006, p.7)

Machado explica os conceitos de limite e fronteira, segundo ela: “a palavra limite, de origem latina, foi criada para designar o fim daquilo que mantém coesa uma unidade político-territorial, ou seja, sua ligação interna. Essa conotação política foi reforçada pelo moderno conceito de estado, no qual a soberania corresponde a um processo absoluto de territorialização. O monopólio legítimo do uso da força física, a capacidade exclusiva de forjar normas de trocas sociais reprodutivas (a moeda, os impostos), a capacidade de estruturar, de maneira singular, as formas de comunicação (a língua nacional, o sistema educativo etc.) são elementos constitutivos da soberania do estado, correspondendo ao território cujo controle efetivo é exercido pelo governo central (o estado territorial). A fronteira está orientada para fora (forças centrífugas), enquanto os limites estão orientados para dentro (forças centrípetas)” (MACHADO, 1998, p.41 e 42).

Nas zonas de fronteiras, é que se encontra muitas vezes a máxima pressão das forças econômicas, políticas, morais e militares dos povos limítrofes, porém não servem elas apenas de meio de separação, mais também de interpretação de culturas, interesses e objetivos diferentes. (MATTOS citado por TORRECILHA, 2004, p. 22).

As idéias das fronteiras “naturais”, que coincidiram com os limites da ocupação territorial das etnias, são falsas, pois se sabe que a maioria esmagadora dos Estados, não é constituída por uma única etnia; sabe-se também como este critério é ambíguo, pois se define a partir de um padrão de “pureza” dificilmente reconhecido na média de uma população (GOMES, 2002, p. 99).

Ainda ao se analisar as questões relativas à conceituação de fronteiras Bojunga e Portela (1978) descrevem que o termo é mais encontro que separação e que cinco preocupações interferem no termo fronteira:

- a) Linha Imaginária: visível nos mapas escolares, mas indefinida, tensa, secreta na diplomacia e no cálculo das eminências pardas de todas as formas de Poder. É o ponto de partida de diálogos entre governos e de discussão entre geopolíticos de ambos os lados;
- b) “Front” de civilização: aparece na expressão como “nova fronteira”. É a linha de frente do “progresso”, tal como ele vem sendo concebido entre nós – uma espécie de rolo compressor que trata como obstáculo tudo o que está no caminho, e que não gosta de limites “imaginários”. Assim esmaga o (índio), espanta (o pequeno agricultor ou ocupante), invade (o vizinho).

- c) Como campo magnético: é a fronteira faixa, campo de forças, mas também zona legal (no Brasil 150 km a partir da linha divisória). É a região de Segurança Nacional. Região que não deve ser descuidada, onde tudo é desconfiança, onde as presenças são suspeitas, onde não se pode precisar a nacionalidade dos bois nem das esmeraldas; onde o criminoso é impune e a represa contestada; onde um porto é discutido e uma compra de terras vira trapaça.
- d) Como ponto: pode ser um homem, um túmulo, uma mulher, um marco, um morto, um barco, um menino; as pessoas e objetos que se movimentam (ou não) entre dois países.
- e) Como linha: que separa maneiras de falar e obedecer. A linha que corta duas cidades unindo duas geografias e separando duas histórias (“por que meu vizinho, do outro lado da rua fala castelhano e eu português?”). São as cidades geminadas: Livramento (Brasil) e Riviera (Uruguai); Letícia (Colômbia) e Tabatinga (Brasil), Barracão (Brasil) e Bernardo de Irigoyen (Argentina); Ponta Porá (Brasil) e Pedro Juan Caballero (Paraguai).

Segundo Martin (1997), ao se referir às diferenças entre o conceito de limite e fronteira, afirma: “hoje o limite é reconhecido como linha, e não pode, portanto, ser habitada, ao contrário da fronteira, que ocupa uma faixa, constitui uma zona, muitas vezes bastante povoada onde os habitantes de Estados vizinhos podem desenvolver intenso intercâmbio, em particular sob a forma de contrabando” (MARTIN, 1997:47, citado por FERRARI 2003, p. 52)

Pode-se perceber que essa linha não se faz visível, porém, o limite é justificado pelo marco de fronteira que simboliza a linha, ao passo que a fronteira é difundida como margem ou zona, ou seja, um espaço que pode, conseqüentemente, criar relações que ultrapassem o limite. Daí a constante preocupação, sobretudo do poder político dos Estados, com as faixas de fronteira, principalmente quando são formadas por zonas contíguas com aglomerações populacionais, pois conforme vão surgindo interesses comuns nessas áreas, muitas vezes distantes e isoladas de seus centros decisórios, seja geográfica ou economicamente, podem provocar conflitos de interesses pelas relações ali estabelecidas que divergem dos interesses nacionais (FERRARI, 2003, p. 52)

Em Claval (1979, p. 24) temos que o limite e a fronteira seriam assim a expressão de uma interface biossocial, que não escapa à historicidade e que pode ser modificada ou até ultrapassada. Enquanto Hissa (2006, p. 41) estabelece que uma marcação de território constitui uma explicação de propriedade. O limite pode ser transformado em muro, mas também, pode ser apenas uma insinuação – trata-se de um exercício de poder.

Objetos fixos como pontos geodésicos, marcos fronteiriços, quartéis, aduanas, pontes, bandeiras e placas nos mostram os limites espaciais e de soberania de um país. Por outro ângulo, as pontes que são fixas mostram também a união, pontos de passagem dos fluxos de mercadorias (legais e ilegais), turistas, trabalhadores (formais e informais), moradores locais, ônibus de fronteira, caminhoneiros, traficantes, contrabandistas, dentre outros agentes sociais. Percebe-se, ainda, a influência das comunicações em certos espaços de domínio da telefonia celular, dos sinais de televisão, dentre outros.

No aspecto geográfico, ao pensar sobre fronteiras e limites, há uma dicotomia entre identidades – eles e nós. Para Hissa (2006, p.19) “o limite é algo que insinua entre dois ou mais mundos, buscando a sua divisão, procurando anunciar a diferença e apartar o que não está ligado”. Percebem-se as relações humanas de estranhamento ou reciprocidade, às vezes optando por viver sem a interferência do outro. O limite é demarcado como vigiar o território por aduanas e policiamento. Separadas por rios ou não, as bandeiras, as pontes, os marcos, e outros elementos são símbolos e mostram um descortinar de outros cenários.

A área em estudo está compreendida na “faixa de fronteira” no arco sul, dentro dos 150 km perpendiculares a linha limitante de defesa nacional, estabelecida pela Constituição do Brasil de 1988 (cap.II, art. 20, alínea XI, parágrafo II). UFRJ - Grupo RETIS - 2008.

As considerações apresentadas acima representam exatamente a complexidade do objeto de estudo, pois nas cidades de Barracão, Bernardo de Irigoyen e Dionísio Cerqueira, fica nítido as diferenças socioeconômicas e culturais, que são fruto de suas histórias, essas marcadas por divergências políticas, disputas de terras e guerras, e que hoje, convivem em seu cotidiano com as atividades e dificuldades inerentes à fronteira.

A cerca do conceito de território, Raffestin (1993) afirma que o espaço e o território não são termos equivalentes, uma vez que é essencial entender que o espaço é anterior ao território, é algo preexistente a qualquer ação, como se fosse matéria-prima, onde só será objeto a partir do momento em que um ator manifesta a intenção de dele se apoderar. Definição que vai ao encontro com a de Corrêa (1997), o qual afirma que “o espaço transforma-se, assim, através da política, em território, em conceito-chave da geografia”.

Lefebvre citado por Raffestin, por sua vez, mostra muito bem como é o mecanismo de passagem do espaço ao território: “A produção de um espaço, o território nacional, espaço físico, balizado, modificado, transformado pelas redes, circuitos e fluxos que aí se instalam: rodovias, canais, estradas de ferro, circuitos comerciais e bancários, auto-estradas e rotas aéreas etc.”

No que tange às redes e ao poder, Raffestin (1993, p. 83) esclarece que toda estratégia integra a mobilidade e, por consequência, elabora uma função circulação-comunicação – é uma função de poder, onde: “A circulação imprime a sua ordem”. Nesse caso, o poder não consegue evitar o que pode ser visto ou controlado.

No conjunto norteador da rede e do poder no território, há a própria noção de região como fundamental na análise geográfica das hierarquias que promovem os fluxos no espaço. Um fator elucidante pode ser visto em Rochefort (1980, p. 61), mesmo que o autor considere que a definição de região tenha sofrido uma falência parcial:

Por muito tempo os geógrafos procuraram definir a região pelo conteúdo do espaço, no interior de limites determinados, conteúdo que se exprime mais ou menos por certa homogeneidade de paisagem. Essa concepção conduz a certo número de impasses no esforço empreendido para estabelecer unidades válidas, caracterizadas por certa homogeneidade das atividades de produção que nele se localizam¹.

Bourdieu (1996, p.110) aponta que o discurso regionalista é um discurso performativo, que visa impor como legítima uma nova definição de fronteiras, e fazer conhecer e reconhecer a região assim delimitada contra a definição dominante e desconhecida como tal.

Os grupos que ocupam este espaço de acordo com os modelos e regras definidos, aliada a historicidade do local associados à interação política, econômica, resulta num complexo relacionamento entre as bases estruturais e suas subjetividades. Estes elementos apresentados pela sua dinâmica se justificam na formação de malhas, redes que sustentam a conceituação de território com as diversas formas de poder. Raffestin (1993) considera que uma rede pode ser abstrata ou concreta, visível ou invisível. São as redes que asseguram o controle do e no espaço geográfico através da circulação material e de informações.

¹ Diante da complexidade teórica deste conceito em Geografia, uma vertente aponta que "de qualquer forma, se a região é um conceito que funda uma reflexão política de base territorial, se ela coloca em jogo comunidades de interesses identificadas a uma certa área e, finalmente, se ela é sempre uma discussão entre os limites da autonomia em face de um poder central, parece que estes elementos devem fazer parte desta nova definição em lugar de assumirmos de imediato uma solidariedade total com o senso comum que, neste caso da região, pode obscurecer um dado essencial: o fundamento político, de controle e gestão de um território". GOMES, P. C. C. O conceito de região e sua discussão. In: CASTRO, I. E.; GOMES, P. C.; CORRÊA, R. L. Geografia: conceitos e temas. Rio de Janeiro, Bertrand Brasil, 1995, p. 73.

Na abordagem do/no regional deve-se analisar o conceito no entender de Lencioni (2003, p. 201), quando esta coloca que “as regionalizações são produtos de inter-relações de fenômenos que o pesquisador seleciona, fazendo com que a região se constitua no final do processo de investigação”. A necessidade de pesquisar o espaço transnacional ou transfronteiriço das cidades trigêmeas se deve ao fato da convivência numa área internacional com culturas diferentes, estabelecida por signos e imaginários que somados aos atrativos turísticos existentes, tornam a região relevante para a demanda de turistas nacionais e internacionais.

1.2. Fronteira: a Real e a Teórica

Ao passo em que se apresentaram no capítulo anterior discussões teóricas importantes acerca de alguns conceitos fundamentais e pertinentes sobre os estudos da Fronteira, surge a discussão sobre como essas teorias se dão na prática das relações das trigêmeas e quais são as redes e os fluxos existentes no conjunto dessas cidades.

No território brasileiro os limites somam 23.086 quilômetros de extensão, sendo que desse total, 15.719 quilômetros são de fronteiras terrestres, num total de 570 municípios. Embora haja esse número expressivo, apenas 81 localidades, entre cidades e vilas, têm contato direto com os vizinhos estrangeiros exatamente na linha de fronteira. Destas, 33 possuem localidades correspondentes do outro lado, configurando as cidades gêmeas, como é o caso de Dionísio Cerqueira-Barracão-Bernardo de Irigoyen (Brasil/Brasil/Argentina), objeto de estudo dessa pesquisa (ZAMIN, 2006, p. 3).

Em apenas 11 localidades (nove cidades e duas vilas), se encontram fronteiras secas, onde não existem obstáculos físicos a ser transpostos. Essas fronteiras são separadas por linhas imaginárias, porém, essa linha é materializada através de signos, como marcações nos edifícios e ruas, como é o caso da tríplice fronteira Dionísio Cerqueira, Barracão e Bernardo de Irigoyen, em que uma rua delimita o território dos estados de Santa Catarina, Paraná e Argentina. Fronteiras secas constituem territórios contíguos e aglomerados urbanos que possibilitam a livre circulação de pessoas e informações. De um modo geral, fronteiras são espaços marcados por diferenças culturais, mas também por aproximações, que de fato possibilitam fatores de integração (ZAMIN, 2006, p. 3).

Como a pesquisa se trata de cidades trigêmeas, localizadas em países e estados diferentes, a complexidade de suas relações se torna mais acentuada, pois

somadas às diferenças político-administrativas, por se tratar de municípios independentes, estão as diferenças culturais que tornam mais impressionante as identidades entre elas.

Ao passo em que se discute e se analisa nessa pesquisa três cidades gêmeas, é de suma importância para o seu entendimento e também para o andamento das pesquisas, a conceituação do termo “cidades gêmeas” como a apresentada por Zamin:

São cidades gêmeas aquelas simetricamente dispostas dos dois lados do limite internacional, marcadas pela intensidade de fluxos, de pessoas, serviços etc. Abstraindo-se as diferenças político-administrativas que as caracterizam parece que uma cidade é a extensão da outra (ZAMIN, 2006, p.3).

Os atores políticos e econômicos que agem em escala local, nacional ou internacional, se relacionam fundamentalmente com o território. Sejam eles o Estado, as grandes empresas, os organismos multilaterais, as ONGs, ou organizações criminosas. Hoje existem ONGs, que amparadas legalmente, atuam onde muitas vezes o Estado não alcança, ou não se interessa, agindo em ações de preservação do meio ambiente ou melhorias no espaço urbano.

As atividades das Organizações Criminosas são altamente desafiadoras aos efeitos da fronteira, questionando a segurança e as organizações políticas, econômica e social do Estado. Essas atividades são originadas dos grandes traficantes, terroristas e contrabandistas, cuja existência passa centralmente pelo desafio ao funcionamento da fronteira (ROSEIRA, 2006, p. 24).

A confluência de redes como estradas, pontes, transportes integrados, ou mesmo informações, muitas vezes serve de sustentáculo para as atividades legais e ilegais na fronteira, que devido à sua porosidade acaba por facilitar esses fluxos.

As áreas de fronteira têm funcionamentos que muitas vezes antecedem as leis do Estado, que geralmente são voltadas ao controle do território e que buscam disciplinar as práticas cotidianas.

Segundo Raffestin (1993), a fronteira é caracterizada por três significados, que embora distintos, são coexistentes. São três funções básicas: legal, de controle e fiscal. Embora não estão presentes simultaneamente em todos os limites internacionais, tais funções sinalizam situações de relações de poder instauradas no território (RAFFESTIN, 1993, p. 168).

A fronteira “Real” nas trigêmeas é marcada por relações e fluxos que dinamizam a rotina das cidades, para tanto, existem diversos projetos conjuntos voltados a sua integração, seja turística, cultural ou economicamente falando, com o objetivo de cooperação no seu desenvolvimento.

Levando-se em consideração o objetivo a ser alcançado por meio dos projetos e pelo desenvolvimento da atividade turística, faz-se necessário o entendimento dos conceitos de desenvolvimento e desenvolvimento local, pois esses são alguns dos objetivos da pesquisa. Segundo Coriolano (2002):

Desenvolvimento é um conceito associado à idéia de fazer as nações pobres caminharem em busca da superação de suas pobreza. Essa idéia está embutida nas políticas nacionais de todos os países, a partir da Segunda Guerra Mundial e dos processos de descolonização. Ao se falar em desenvolvimento, atribui-se ao termo significado, valorações e direções, associando-o a algo positivo que conduz a algo melhor (CORIOLANO, 2002, p. 13).

Ainda, referente ao conceito de desenvolvimento, encontram-se as afirmações de Bandeira e Santos:

“é um conceito transdisciplinar, sobre o qual giram discussões, e nem sempre há consenso. A economia trata de desenvolvimento praticamente como sinônimo de crescimento econômico, criação de mercados, competitividade; dados estatísticos são os parâmetros para análise de resultados. Mas o desenvolvimento não se resume (ou não deve se resumir) a crescimento financeiro; a qualidade de vida, a inclusão social, o respeito à cultura e identidades locais fazem parte do verdadeiro desenvolvimento. O conceito de desenvolvimento, e portanto de desenvolvimento local, deve ir muito além das habilidades da economia” (BANDEIRA e SANTOS, 2006).

A intenção do poder público dessas cidades é aproveitar a dinâmica social e comercial já existente entre elas para fomentar essas relações por meio desses projetos, os quais, juntamente com o estudo das relações existentes na rotina das trigêmeas, serão aprofundados no decorrer da pesquisa.

Como se levantou nas pesquisas, na zona de fronteira ocorrem situações e fatos curiosos, que marcam e acabam por materializar a complexidade estudada na teoria no cotidiano da população que alí vive, existe pessoas que moram em um dos municípios e trabalham em outro, então acabam recebendo seus salários de um e recolhem impostos para outro. Esse exemplo tão simples se torna complicado e interessante quando somados todos os cidadãos que se encontram nessa situação,

pois as relações econômicas nas trigêmeas se dão de maneira constante e conturbada.

A porosidade existente na fronteira, particularmente na fronteira seca entre Brasil e Argentina, na área das trigêmeas é marcada por atividades ilícitas e por relações complexas, o que é relatado e apresentado com frequência em matérias de meios de comunicação, como se pode observar em matérias veiculadas no caderno Vida e Cidadania do jornal Gazeta do Povo, 2009.

Uma das matérias fala sobre o contrabando nessa fronteira, e mostra que em um trecho de 20 km entre Barracão e Santo Antônio do Sudoeste, a Polícia Federal e a Receita identificaram pelo menos 30 passagens clandestinas criadas para transportar pneus, fumo, combustível, erva-mate, alpiste e lança-perfume do lado argentino para o brasileiro. Um desses locais é uma área conhecida como pedreira, onde há um marco indicando os limites da fronteira. Ainda a matéria mostra que o número de agentes da PF e de fiscais da receita é insuficiente para dar conta do controle de toda a área (GAZETA DO POVO, 2009).

Outra matéria que exemplifica muito bem a complexidade discutida, também é sobre o contrabando nas trigêmeas.

Na fronteira seca das cidades trigêmeas de Dionísio Cerqueira (SC), Barracão (PR) e Bernardo Irigoyen (Arg), há contrabando doméstico à luz do dia. Em alguns pontos os limites entre as duas cidades brasileiras e a argentina resumem-se a ruas ou calçadas, como mostra a Figura 2, na qual se pode observar uma calçada que separa o Brasil da Argentina e é justamente nesse ponto onde ocorre muito contrabando. Assim, basta atravessar uma avenida para fazer compras no país vizinho. Mas o problema não se restringe à realidade comercial. Por onde passam trigo e vinho, também podem passar com facilidade drogas, armas, crianças desacompanhadas e criminosos (GAZETA DO POVO, 2009).

Figura 2 - Calçada que separa os países.



Fonte: Rafael Carlos Prieto Fernandes, 2010.

Pelas normas da Receita Federal, toda mercadoria adquirida na Argentina deve entrar no Brasil via aduana de Dionísio Cerqueira, em funcionamento durante 24 horas, para que sejam feitos os trâmites aduaneiros. No entanto, como a unidade local tem apenas com 16 funcionários para atender o setor de tributos, fazer o desembarço de cargas e fiscalizar toda a extensão da fronteira seca, é praticamente impossível barrar os moradores.

Apesar de ser em pequena escala, o contrabando doméstico preocupa porque entram no país produtos sem o aval do Ministério da Agricultura, que podem contaminar lavouras e trazer impacto ao comércio local brasileiro.

Em larga escala, também passam à noite pela fronteira seca caminhões carregados com alpiste ou fumo. Para driblar os fiscais, comerciantes brasileiros adquirem legalmente uma parte do produto e recebem outra via contrabando. Dessa forma, quando são fiscalizados, apresentam a nota para alegar que a mercadoria contrabandeada é legal (GAZETA DO POVO, 2009).

A fronteira seca entre o Brasil e a Argentina no Sudoeste do Paraná é território dividido entre três municípios, e a geografia cria situações singulares para os moradores, conforme a matéria apresentada no *site* da Gazeta do Povo, no caderno Vida e Cidadania, a qual mostra na prática dos moradores dessas cidades toda a complexidade discutida e estudada nesse trabalho.

Você já pensou em visitar uma cidade, e menos de um minuto depois estar em outras duas? Ou mesmo morar em um apartamento dividido entre dois estados? O que parece excêntrico para a maioria das pessoas faz parte do dia-a-dia de quem vive em Barracão, no Paraná, Dionísio Cerqueira, em Santa Catarina e Bernardo de Irigoyen, na Argentina. Nas cidades divididas por linhas imaginárias, cidadãos exercitam a convivência em grupo, superando diferenças de idiomas, sotaques, moeda ou origem (GAZETA DO POVO, 2009).

Para o forasteiro, caminhar pelas cidades trigêmeas não é tarefa tão fácil, pois em alguns pontos o Brasil é separado da Argentina apenas por uma calçada ou rua. Localizar o Paraná e Santa Catarina também pode demandar certo tempo porque em um dos quarteirões até mesmo um edifício foi construído nos limites dos dois estados.

Um exemplo mostrado pelo jornal Gazeta do Povo é do comerciante paranaense Sérgio Bonifácio, 43 anos, e sua esposa, a catarinense Fernanda Bonifácio, 27 anos. O casal, que representa muito bem a união entre paranaenses e catarinenses, fato comum nas trigêmeas, vive em um apartamento do quinto andar, onde os quartos e sala ficam em Barracão, e a cozinha, em Dionísio Cerqueira.

Essa situação, segundo Sérgio, as vezes os confunde sobre em qual cidade eles estão, Barracão ou Dionísio Cerqueira. Oficialmente, o prédio Dr. Tito de Andrade, de cinco andares, foi construído em 1996 a partir da ampliação de uma antiga casa que ficava na divisa dos dois estados, pertence ao município de Barracão porque a fachada está no Paraná. Mas na hora de pagar as contas o Imposto Predial Territorial Urbano (IPTU) do imóvel é quitado em Barracão, e o das garagens – que ficam em Santa Catarina – é pago em Dionísio Cerqueira.

Mas as diferenças e o trabalho redobrado para pagar as contas não incomodam os moradores, acostumados com a diversidade do lugar. Eles falam o português, o espanhol e usam o real e o peso (moeda argentina) para fazer compras. Outro exemplo curioso é que em ambos os municípios o DDD é 49 porque a conta telefônica pertence ao estado de Santa Catarina, assim como a da água. Mas o fornecimento de energia elétrica é feito pela Copel, a Companhia de Energia Elétrica do Paraná (GAZETA DO POVO).

Outro fator que ocorre com frequência na rotina das trigêmeas é a entrada dos brasileiros no país vizinho para abastecer o carro nos postos de Bernardo de

Irigoyen, pois a gasolina é aproximadamente 60% mais barata do que a vendida no Brasil. Com isso o que se observa diariamente são filas nos postos, como mostra a figura 3, e essa diferença nos preços promoveu a quebra ou falência dos postos de Barracão e Dionísio Cerqueira, que não conseguem competir com tamanha diferença de preços.

Figura 3 - Fila nos Postos de Gasolina na Argentina.



Fonte: Rafael Carlos Prieto Fernandes, 2010.

Nos exemplos citados acima, pode-se notar a peculiaridade das relações existentes nas trigêmeas e com eles entender um pouco da sua complexidade, essa que será aprofundada e melhor entendida no decorrer desse trabalho.

1.3. Poder na Fronteira

Tendo como base os conceitos de Poder e Fronteira expostos nos capítulos anteriores e para entrar na especificidade e na aplicação desses conceitos, particularmente, nos estudos referentes à construção territorial das cidades trigêmeas, profundamente marcadas pelo poder e pela violência, seguem mais algumas definições do conceito de poder, como a seguinte:

O “poder” corresponde à habilidade humana de não apenas agir, mas de agir em uníssono, em comum acordo. O poder jamais é propriedade de um indivíduo; pertence ele a um grupo e existe apenas enquanto o grupo se mantiver unido. Quando dizemos que alguém esta “no poder” estamos na

realidade nos referindo ao fato de encontrar-se esta pessoa investida de poder, por um certo número de pessoas, para atuar em seu nome. No momento em que o grupo, de onde originara-se o poder desaparece, 'o seu poder' também desaparece (ARENDDT 1985, citado por SOUZA 2007, p.80).

Ao encontro à citação supracitada, encontramos a definição de Morgenthau (1967, citado por Becker 2007) sobre a questão do poder do Estado e das relações internacionais: “O poder é entendido como a capacidade de uma unidade política alterar o comportamento de outra no sentido de fazê-la comportar-se de acordo com seu interesse; e as unidades se relacionam no sentido de otimizar os interesses respectivos visando o equilíbrio do poder.” Afirmação que perfeitamente se encaixa à área estudada, devido ao seu processos histórico de ocupação e formação e principalmente pelas divergências quanto a posse do território, marcadas pelas longas e violentas disputas, entre os estados vizinhos de Paraná e Santa Catarina e entre os países vizinhos de Brasil e Argentina.

Ao fazer uma série de preposições para tentar precisar o poder, Foucault citado por Raffestin (1993, p. 53) afirma:

1. O poder não se adquire; é exercido a partir de inumeráveis pontos; 2. As relações de poder não estão em posição de exterioridade no que diz respeito a outros tipos de relações (econômicas, sociais etc.), mas são imanentes a elas; 3. O poder vem de baixo; não há mais oposição binária e global entre dominador e dominados; 4. As relações de poder são, concomitantemente, intencionais e não subjetivas; 5. Onde há poder há resistência e, no entanto, ou por isso mesmo, esta jamais está em posição de exterioridade em relação ao poder.

As disputas pelas terras e pelo território, ocorridas na área transfronteiriça, são marcadas pelo poder e pela violência e o que se pode notar é que a citação seguinte vai ao encontro aos fatos ocorridos durante a colonização das cidades estudadas: “(...) politicamente falando, é insuficiente dizer não serem o poder e a violência a mesma coisa. O poder e a violência se opõem: onde um domina de forma absoluta, o outro está ausente”, (ARENDDT, 1985, p.30, citado por SOUZA, 2007, p. 81).

Contudo, Raffestin (1993) analisa essa relação de violência e poder, de maneira diferente da anterior, ele afirma que a violência é “a forma extrema e brutal do poder”.

As relações de poder na fronteira vão além da esfera política, um exemplo é a relação cambial que influencia diretamente e de maneira muito forte na economia das cidades transfronteiriças, segundo informações obtidas na prefeitura de

Barracão, se no passado Bernardo de Irigoyen foi o “bairro pobre”, devido ao poder do Peso argentino frente ao Real, quando os vizinhos argentinos vinham ao Brasil para fazer compras, gerando divisas e movimentando a economia brasileira, deixando de lado o comércio argentino. De alguns anos para cá, essa ordem inverteu-se, pois o Real se fortaleceu frente ao Peso, com isso os brasileiros atravessam a fronteira para Bernardo de Irigoyen para fazer compras, movimentando a economia desse município e o tornando o “bairro rico”, devido à grande entrada de divisas, e ao mesmo tempo enfraquecendo o comércio do lado brasileiro que não consegue competir com os preços argentinos.

1.4. Turismo: uma perspectiva para as trigêmeas

O turismo é uma atividade interdisciplinar que está relacionada a numerosas definições, desde sua concepção mercadológica, filosófica, psicológica e ainda poética. De acordo com Acerenza (2002, p. 39): “a partir do ponto de vista técnico, podem existir, e em realidade existem, várias definições sobre o turismo, cada uma delas apropriada a diferentes propósitos”.

A discussão sobre o conceito de Turismo se faz pertinente e importante para que no contexto dos estudos aqui apresentados, se torne peça fundamental para o entendimento das relações e das redes existentes nas cidades trigêmeas.

Ainda que pareça confundir a já extensa abrangência do turismo, todas as definições vêm contribuir para diversificação de novos produtos turísticos que, buscam atender as necessidades de cada público. Afirma Paiva (1995, p. 21):

Na produção e comercialização dos serviços turísticos a supremacia da visão mercadológica chega a seguitar o turismo em diversos tipos, estabelecendo esforços mercadológicos específicos a cada clientela a ser atingida.

A definição de turismo aceita do ponto de vista formal é dada pela Organização Mundial do Turismo – OMT: “o turismo compreende as atividades que realizam as pessoas durante suas viagens e estadas em lugares diferentes ao seu entorno habitual, por um período consecutivo inferior a um ano, com finalidade de lazer, negócios ou outras”.

A OMT esclarece o que se entende por entorno habitual: “o entorno habitual de uma pessoa consiste em certa área que circunda sua residência mais todos aqueles lugares que visita freqüentemente” (OMT, 2001, p. 38), pois visitando-se locais turísticos em sua própria cidade, a pessoa está utilizando da infra-estrutura turística e gerando renda para o município do mesmo modo que o turista que vem de outra localidade.

Quando se aproxima essa discussão aos estudos do Turismo analisa-se a atividade no campo das Ciências Sociais e Aplicadas, portanto a pesquisa assume seu fundamento por meio de uma valorosa contextualidade que vem a ser a multidisciplinaridade.

Nesta perspectiva, Beni (2000, p. 42) afirma que:

A busca de variáveis explicativas e métodos de análise caracteriza a multi e a inter disciplinaridade, e que a transformação dessas variáveis e métodos permitem aplicações interativas e operacionais na observação, descoberta e interpretação percebida no objeto de estudo do Turismo, no que constitui a transdisciplinaridade.

Os recursos turísticos de uma determinada região estão associados à valorização da oferta que apresenta áreas naturais protegidas, espaços únicos construídos e serviços diferenciados; além de objetos tangíveis e intangíveis que valorizam o território. As cidades possuem vários atrativos turísticos, porém apresentam uma diferença nas infra-estruturas urbanas, rurais e desigualdades socioespaciais.

No conjunto da relação Geografia e Turismo, na incorporação de suas dimensões, Xavier (2007, p. 65) considera que:

“O conhecimento da comunidade sobre a importância do turismo ainda é precário, faz-se necessário o desenvolvimento de atividades que levem a interiorização das informações, afim de que essas pessoas possam atingir o limiar do conhecimento do turismo, proporcionando, assim, atitudes mais efetivas sobre seu uso”.

Ao se tratar do termo planejamento turístico, faz-se oportuna a citação de Eduardo Yázigi que detalha esse processo.

O planejamento turístico consiste na precisão dos seus detalhes, que vão da previsão das acomodações hoteleiras aos roteiros detalhados e guias exemplares que preparam o que se deve ver, sentir, falar, comer e pensar. Sem surpresas, o plano turístico é perfeito e o deslocamento ocorre sem surpresas. O turismo e o turista se correspondem e um confere no outro a

exemplaridade no cumprimento dos respectivos papéis (YÁZIGI 2002, p. 70).

Tais conceitos serão importantes e fundamentais para o entendimento da discussão que será apresentada no transcurso da pesquisa, quando será abordada de maneira mais aprofundada e específica a atividade turística nas trigêmeas.

2. AS CIDADES NA FRONTEIRA: Da Delimitação a Atualidade

2.1. A questão de Palmas/Missões – Fechamento da Fronteira

A área estudada como será debatido a seguir, passou por diversas disputas territoriais, tanto internas quanto externas, e não obstante, por várias tentativas de se por fim a essas questões por meio de acordos e tratados, sempre com o objetivo de demarcar definitivamente suas fronteiras. Como os tratados de Tordesilhas (1494), Madri (1750) e Santo Ildefonso (1777).

O primeiro deles foi firmado pelos Reinos de Portugal e Espanha, em 1494 na cidade de Tordesilhas, para definir a posse, fora da Europa, de regiões descobertas e por descobrir, tal definição provocou a revolta de outros países do ocidente europeu, que tinham interesse em obter parte dessas terras (PICHETTI 2004, p.106).

O mesmo autor explica na citação abaixo como era definida a linha de Tordesilhas na região Sul do país:

A linha de Tordesilhas partia da região de laguna SC e seguia por um traçado reto até Belém, no Pará, com o que, se lograsse prevalecer, aproximadamente dois terços do Brasil seriam castelhanos. Inclusive toda SC, RS, e PR. Foram, sobretudo, as bandeiras, (paulistas em sua maioria), que deslocaram a linha, empurrando-a para oeste e conquistando para o Brasil cerca de 6 milhões de quilômetros quadrados (PICHETTI 2004, p.106).

Conforme mostra essa citação, a figura 4 representa essas marcações do tratado de Tordesilhas, na América do Sul.

O tratado de Madri (1750), anos depois confirmado pelo de Santo Ildefonso (1777), ambos firmados entre os reinos de Portugal e Espanha estabeleceram a fronteira do Brasil com a Argentina, detalhando esses limites. Em cumprimento ao disposto nos referidos tratados, foi formada uma expedição científica composta por comissários, geógrafos e astrônomos portugueses e espanhóis, que nos anos de 1759 e 1760, percorreram o território, enfrentando enormes dificuldades e perigos, devido à presença de aldeias de índios e da própria agressividade da região (PEREIRA, 2004, p. 33)

Esses tratados modificaram o formato geográfico do Brasil da época, com algumas alterações posteriores, sendo uma delas a solução da questão de Palmas

ou Missões, que incorporou ao Brasil o Sudoeste paranaense e parte do Oeste catarinense.

A questão da definição do espaço geográfico do estado de Santa Catarina foi marcada por numerosas disputas nacionais e internacionais, com o estado de São Paulo, Rio Grande do Sul e, a menos pacífica, com o Paraná.

Figura 4 - Tratado de Tordesilhas.



Fonte: GRUPO RETIS, 2009.

A região mais a oeste catarinense foi povoada por fluxos de pessoas vindas do norte, principalmente paulistas. Com a fundação de Lages por um bandeirante paulista, Antonio Correa Pinto, em 25 de maio de 1771, houve protestos de Santa Catarina e do Rio Grande do Sul, pois este queria para si quase todos os denominados Campos de Lages. Os gaúchos afirmavam que a fronteira com Santa Catarina era o rio Canoas ou na pior das hipóteses o rio Caveiras e não o rio Pelotas. Se prevalecesse a pretensão gaúcha, cerca de 12 mil Km² dos campos de Lages passariam para o vizinho estado.

No que concerne a esse território onde estão estabelecidas as trigêmeas, concomitantemente, havia a disputa entre a República Argentina e o Império do Brasil, resolvida por um arbitramento internacional em 1895, quando as demarcações foram mediadas pelo então Presidente Grover Cleveland dos EUA,

através do Laudo Arbitral de 1895, que estabeleceu: “(...) Onde as águas das chuvas correrem para o Oeste, pertencerão ao território Argentino(...)” e “(...) Onde as águas das chuvas correrem para Leste, pertencerão ao território Brasileiro(...)”. Critério semelhante ao usado em 1895 foi utilizado mais tarde em 1916, para determinar as divisas entre o Paraná e Santa Catarina: “(...) Onde as águas das chuvas correrem para o Sul, pertencerá ao território Catarinense(...)”. (...) e onde as águas das chuvas correrem para o norte, pertencerá ao território Paranaense(...)” (BARRACÃO, 2009).

Foi quando Cleveland anunciou: “Senhores! A minha decisão foi em favor do BRASIL!” Pereira (2004, p. 43), e com esse veredicto criavam-se então duas cidades dentro de um mesmo perímetro urbano. Encerrava-se assim a chamada questão das Missões para os argentinos e de Palmas para os brasileiros.

Tal fato agrega ainda mais complexidade à questão territorial e de fronteira inerentes ao objeto de estudo.

O espaço não é humano porque o homem o habita, mas porque é produzido pelos homens. Um espaço desigual e contraditório é reflexo da sociedade que o produziu por intermédio do trabalho coletivo. Compreender as contradições presentes no espaço é o objetivo do conhecimento geográfico, perceber além da paisagem visível, que é a imagem, o reflexo da construção humana. É preciso considerar-se o espaço geográfico a partir de vários aspectos interligados e interdependentes, os fenômenos naturais e a ação humana, as transformações impostas pelas relações sociais e as questões ambientais de alcance, no caso aqui em reflexão (FRAGA, 2006, p. 40). As cidades trigêmeas entre Brasil e Argentina são fruto da construção humana, isto depois da delimitação violenta que marcou a construção e a produção daquele espaço.

2.2. A Guerra do Contestado – Paraná/Santa Catarina

As disputas que marcaram as trigêmeas, não se esgotam com a discussão anterior, pois além dos conflitos entre Brasil e Argentina, concomitantemente ainda se tem as divergências quanto aos limites territoriais internos, ou seja, brasileiros, que num primeiro momento se deu entre os estados de São Paulo e Santa Catarina, e a partir de 1853, entre o Paraná e Santa Catarina, e a soma desses diversos acontecimentos, culminaram numa violenta e sangrenta luta pela terra, a Guerra do Contestado (1912 a 1916).

A área contestada era definida pelos seguintes limites, conforme o Relatório dos Trabalhos Executados pela Comissão de Limites Paraná - Santa Catharina, de 1923, escrito pelo Marechal A. de Albuquerque Souza. *“A zona contestada, numa extensão de 58.000 Kilometros quadrados aproximadamente, era limitada ao Norte pelo rio Iguassú e seu afluente Negro; ao Sul pelos rios Uruguay e Maromba; a Leste por este ultimo rio e a Serra do Mar; a Oéste pela fronteira Brasil-Argentina”* (Souza, 1923, p. 6)

A Guerra do Contestado é que efetivamente definiu os limites dos estados do Paraná e Santa Catarina, segundo Galeano (1986), uma das maiores guerras civis do continente americano, pois o genocídio de milhares de camponeses pobres foi sua principal marca.

Fraga (2005, p. 228) afirma que a Guerra do Contestado é um episódio complexo, pois é alimentado por vários fatores que se entrelaçam, sejam de ordem social, política, econômica, cultural ou religiosa.

As desavenças envolvendo os estados do Paraná e Santa Catarina, acerca do seu território, conforme descrito no capítulo anterior, tem início no tratado de Tordesilhas, permanecendo após o Tratado de Madrid (1750) e tendo fim somente em 1916.

Além de terras havia em jogo grandes florestas de madeiras nobres e imensos ervais nativos, que produziam erva-mate. Santa Catarina já havia ganhado três disputas judiciais no Supremo, sem nunca ver cumprida suas determinações.

Um dos fatores foi a construção de uma ferrovia na região, que cortava o interior catarinense e paranaense, pois havia a necessidade de preenchê-lo para garantir a integração entre o Brasil do Sul e o Brasil do Centro-Leste. Outro motivo era o de fixar imigrantes nas terras devolutas dos campos do Rio Grande do Sul, de Santa Catarina, e nos sertões do Paraná e de São Paulo. Outro objetivo era ligar econômica e geograficamente a região Sul do país (SACHET, 1997)

A construção da estrada de ferro teve início em 1887, quando João Teixeira Soares projetou a estrada com 1.403 quilômetros de extensão, entre Itararé (SP) a Santa Maria (RS), visando ligar as províncias de São Paulo, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul pelo interior, possibilitando a conexão da então Capital Federal (Rio de Janeiro) e regiões fronteiriças do Brasil com a Argentina e o Uruguai.

Após alguns anos o empreendedor norte-americano Percival Farquhar fundou a Brazil Railway, empresa que tomou posse do controle acionário da Companhia

Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande, assumindo a concessão das obras do trecho em terras do meio-oeste catarinense, contratando aproximadamente 8.000 trabalhadores em todo o Brasil e no exterior também, que trabalharam em todo o traçado de 372 Km, margeando o Rio do Peixe. Farquhar conseguiu uma inédita forma de pagamento, recebia em dinheiro e 15 quilômetros de cada lado da ferrovia, e para garantir a posse, possuía uma força armada particular de 200 homens (FERNANDES, 2009, p. 123-124).

Com o objetivo de rapidamente colonizar as terras que havia obtido em pagamento pela construção dessa estrada de ferro, a Brazil Railway, em 1911, tratou de colocar para fora de seus domínios todas as pessoas que ocupavam as terras sem títulos de propriedade. Tal iniciativa, bem como a própria concessão feita à companhia, contrariava a chamada Lei de Terras de 1850. Mas o governo do Paraná reconheceu os direitos da empresa, o que não foi de estranhar, pois Affonso Camargo, vice-presidente do Estado, era advogado da Brazil Railway (THOMÉ, 2003).

Queiroz explica como foi o processo de construção da estrada de ferro:

A estrada obtivera do governo federal uma concessão de terras equivalentes a uma superfície de quinze quilômetros para cada lado do eixo, ou igual ao produto da extensão quilométrica da estrada multiplicada por 18. A área total assim obtida deveria ser escolhida e demarcada, sem levar em conta sesmarias nem posses, dentro de uma zona de trinta quilômetros, ou seja, quinze para cada lado. Não só por isto, mas também pela subversão quilométrica, o traçado se desdobrava em exagerada sinuosidade. Desse modo, a Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande ziguezagueava para todos os pontos cardeais, a furtar-se de pequenas obras de arte. A princípio foram empregados quatro mil trabalhadores; porém, com a marcha dos trabalhos, o seu número atingiu cerca de oito mil. Eram contratados principalmente no Rio e em Pernambuco. (...) Esses antigos trabalhadores, misturando-se à população do Contestado, constituíram o fermento de graves acontecimentos posteriores (QUEIROZ, 1981)

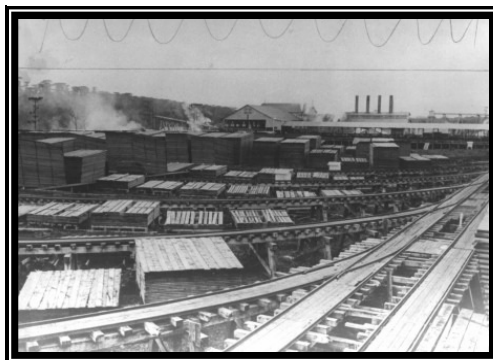
O poderoso sindicato Farquhar já havia construído a ferrovia Madeira-Mamoré e operava serviços de infra-estrutura como portos, energia elétrica, transportes e comunicações de Porto Alegre a Belém do Pará. A estrada de Ferro foi solenemente inaugurada em 17 de dezembro de 1910. A grandiosa epopéia que contou com um número expressivo de trabalhadores, os quais, devido a inexistência de maquinaria na época, usaram as mãos, pés, picaretas, enxadas, dinamites e carrinhos-de-mão para erguer a sinuosa linha.

Logo em seguida, com o intuito de explorar as terras obtidas às margens da estrada de ferro, a Brazil Railway criou, em 1911, uma nova companhia a ela subordinada: a Southern Brazil Lumber and Colonization Company (ASSUMPÇÃO, 1917/1918, citado por FRAGA, 2005). A Brazil Railway construiu, também, a estrada de ferro entre União da Vitória (PR) e São Francisco do Sul (SC), para descer a Serra Dona Francisca e exportar a madeira beneficiada pela Lumber. Para atender às conveniências do Paraná, por caminho mais longo, as tábuas seguiam também pelo porto de Paranaguá.

A grande madeireira e colonizadora, em Três Barras/SC, foi inaugurada com um investimento inicial de 100 mil dólares, logo ampliado para 12 milhões de dólares, representando o maior empreendimento no Sul do Brasil. A cidade recebia pessoas do mundo inteiro. A Lumber, segunda maior madeireira da América promoveu uma devastação ecológica inédita na região que possuía uma reserva de 2 milhões de pinheiros (*araucária angustifolia*), sem contar imbuía, cedros e outras madeiras nobres.

A madeireira dispunha de mão de obra predominantemente estrangeira e serrava cerca de 300 metros cúbicos por dia através de sistemas totalmente automatizados. A Lumber conseguiu que o governo construísse um ramal gigante, ligando a madeireira ao litoral – a estrada de ferro Porto União – São Francisco – por onde exportava madeira e erva-mate, uma visão geral da madeireira pode ser vista na figura 5.

Figura 5 - Vista Geral da Madeireira.



Fontes: Claro Jasson, década de 1910 (FRAGA, 2005).

Poucos moradores e fazendeiros possuíam documentação das terras que moravam e exploravam, a situação começou a mudar com o início da República, quando “coronéis” legalizaram grandes extensões de terras em seus nomes, e com a chegada da Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande, que ganhou 15 quilômetros de cada lado da ferrovia para explorar madeira e erva-mate, muitos moradores foram progressivamente desalojados à força de suas terras por muitos anos, e com a inauguração da Lumber, a situação piorou, pois em seguida começou a vender as terras para estrangeiros de diversas procedências, que na maioria das vezes estavam ocupadas por sertanejos, assunto que será debatido nos próximos capítulos.

Extasiado diante de tanta madeira, Farquhar se esqueceu de colonizar as terras recebidas dentro da faixa que acompanha a Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande, e decidiu expulsar aqueles posseiros que, há dezenas de anos, viviam na terra que lhes servia de morada e sustento. Ao terminar a construção da estrada, Percival Farquhar teve pressa em encher os vagões de carga com a madeira serrada dos pinheirais, para levá-las ao porto de São Francisco.

Para expulsar e desalojar os posseiros e os pequenos proprietários, a Lumber organizou uma força paramilitar, mais ágil que a Justiça brasileira (AFONSO, 1994)

A Lumber operou por 40 anos até que fosse literalmente abandonada pelos norte-americanos e sua área incorporada ao Exército Brasileiro, não deixando um único exemplar das espécies nativas encontradas nas áreas onde atuou.

Os expulsos do Vale do Rio do Peixe pela Lumber, os sem trabalho da Estrada de Ferro, bem como os desagregados dos campos de Lages e de Curitiba começaram a formar uma “perigosa trindade que vai ferver as águas do rio, consumir pinheirais e reduzir a pó fazendas e fazendeiros” (SACHET, 1997).

Esses fatores foram aliados ao misticismo dos caboclos, à estratificação social e sistemas de vida da época, ao messianismo e à índole guerreira dos sertanejos. Com toda essa complexa junção de fatores, sentimentos e interesses, eclodiu coincidentemente em tempo e espaço, esse conflito alimentado por motivações sociais, econômicas, políticas, religiosas e culturais.

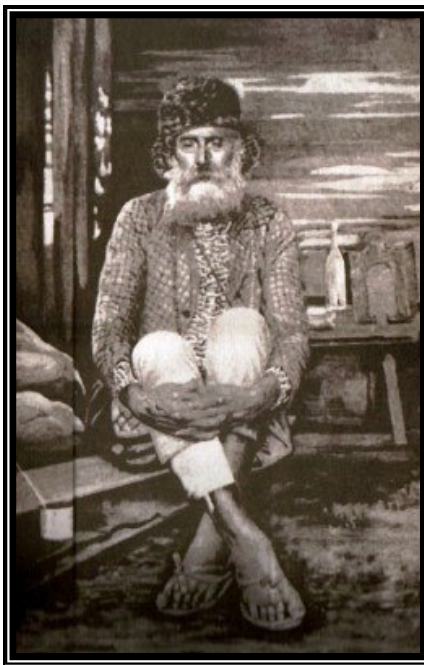
A região do Contestado foi largamente percorrida por dois monges de 1845 a 1908 e um terceiro na década de 1910. O primeiro se chamava João Maria D’Agostini e tinha origem italiana, curava e não fazia ajuntamento de pessoas, batizou milhares de moradores do Sul do Brasil, sumiu por volta de 1890.

Em seguida surge outro chamado João Maria de Jesus, nome adotado por Anastás Marcaf que era de origem turca, este também percorria o sertão benzendo, curando e batizando o povo e não juntava pessoas, mas atacava a república, desapareceu por volta de 1908.

Surge então o terceiro monge, o qual vai aglutinar o povo do sertão do Contestado, e por fim, levá-los a guerra, chamava-se José Maria, e seu verdadeiro nome era Miguel Lucena, e dizia ser irmão de João Maria. Benzia, curava, batizava e reunia gente ao seu redor, lendo regularmente o livro do Rei Carlos Magno e seus Doze Pares de França – com seus ensinamentos de guerra, atacava duramente as autoridades e a República (FERNANDES, 2009, p. 125).

Ameaçado pelos coronéis da região do Contestado, o Monge e um grupo de sertanejos, deslocaram-se para o Irani, em terras que o Paraná considerava suas, onde foi o palco do primeiro combate da guerra. Em 22 de outubro de 1912, tropas militares paranaenses, comandadas pelo capitão João Gualberto atacam o Monge José Maria e seu grupo, no combate morrem o capitão e o Monge.

Figura 6 - Monge João Maria, solitário.



Fonte: Acervo fotográfico de Fraga, N. C, 2009.

Foram várias as causas do conflito armado, pois na mesma época e no mesmo lugar, ocorreu um movimento messiânico de grandes proporções, uma disputa pela posse de terras, uma competição econômica pela exploração de riquezas naturais, e uma questão de limites interestaduais (FRAGA, 2005, p. 244).

Simultânea e coincidentemente, o Contestado reuniu, no mesmo tempo e no mesmo espaço geográfico, mais de 30 mil pessoas – habitantes da região na época –, desde fazendeiros, em defesa de suas propriedades, até posseiros tentando se manter em terras devolutas, “fanatizados” por promessas messiânicas, e oportunistas, que viam no movimento ocasião para exercerem pressões políticas acerca dos limites disputados entre Santa Catarina e o Paraná. Por isso, é dito que nem todos os sertanejos catarinenses eram rebeldes, nem todos os rebeldes eram fanáticos, e nem todos os fanáticos eram jagunços (THOMÉ, 1997).

Os camponeses de Santa Catarina e do Paraná formavam o bravo “Exército Encantado de São João Maria”, unindo sob a cruz verde da bandeira branca da libertação quase 10 mil pessoas armadas – homens, velhos, crianças e mulheres – no qual se divisavam criadores, peões e lavradores, apegados às terras em que viviam; centenas de ex-trabalhadores da estrada de ferro São Paulo – Rio Grande do Sul, abandonados à própria sorte após a construção; comerciantes de vilas e de estradas; agregados e capatazes; pessoas carentes de alfabetização, assistência e promoção social; antigos combatentes farroupilhas e maragatos; ex-combatentes dos batalhões de Voluntários da Pátria e da Guarda Nacional; e ainda, criminosos, ex-presidiários e foragidos da justiça (THOMÉ, 1989). Todos juntos atacavam e se defendiam. Tiveram a ousadia respondida à bala. Lutaram pela sobrevivência até que, cercados, sucumbiram aos mais fortes – o genocídio (FRAGA, 2005, p. 245).

Com toda essa gama de fatores promovendo a revolta nos primeiros moradores, e que pulsava de maneira veemente nas veias dos caboclos, foi inevitável o combate entre estes e as forças do Estado e do Capital, culminando com diversas batalhas e mortes.

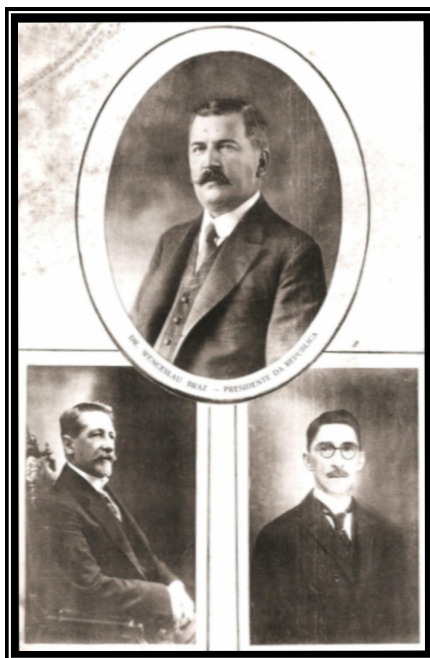
Como a situação ficou agravada pela Guerra do Contestado, o presidente da República, Wenceslau Braz, interveio na questão. Chamou os governadores em busca de uma solução e nomeou um comandante da Marinha para servir de emissário entre os dois governos. O presidente propôs a divisão do território contestado (FRAGA, 2005, p.230).

No dia 20 de outubro de 1916, no Palácio do Catete, Rio de Janeiro, em ato solene, foi assinado o “Acordo de Limites” pelos governadores de Santa Catarina (Felipe Schmidt) e do Paraná (Affonso Camargo), e pelo presidente da República Wenceslau Bráz; colocando, enfim, “ponto final” sobre os limites entre os estados litigantes (LUZ, 1952, citado por FRAGA, 2005), na Figura 7, se pode ver a foto dos três responsáveis pelo acordo, acima o Presidente Wenceslau Braz, a esquerda Felipe Schmidt e a direita Affonso Camargo.

Para materializar no terreno esse acordo, o Marechal Antonio de Albuquerque Souza, foi nomeado por decreto de 31 de outubro de 1917 para proceder a demarcação dos limites entre os Estados do Paraná e Santa Catarina, consoante com o Convênio de 20 de outubro de 1916.

No dia 1º de junho de 1918, foi realizada a primeira reunião com os representantes do Paraná, os engenheiros civis, Candido Ferreira de Abreu, Francisco Gutierrez Beltrão e João Moreira Garcez, e os representantes de Santa Catarina, Major de engenharia Gustavo Lebon Regis e o engenheiro civil Telasco Vereza, com o objetivo de deliberarem sobre os trechos da linha a ser demarcada consoante à letra do acordo.

Figura 7 - O Presidente e os Governadores.

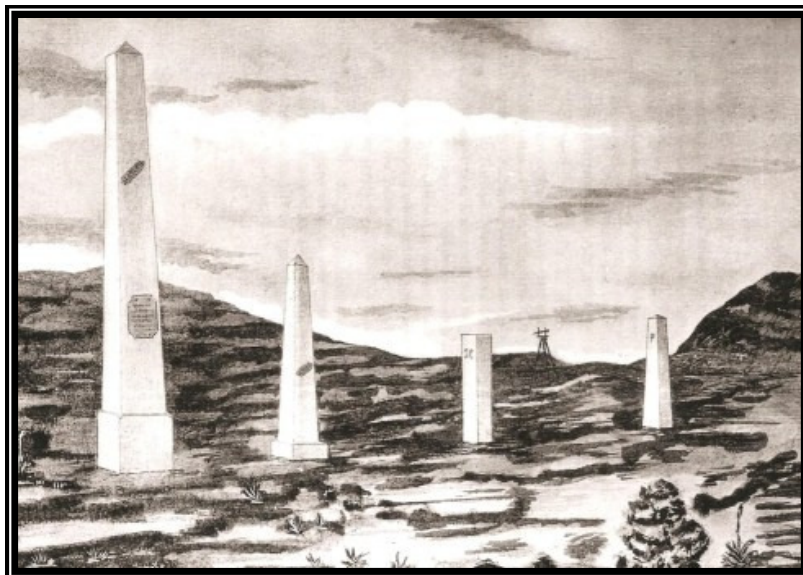


Fonte: Souza (1923)

Desde o início ficou acertado que os trabalhos de medição e demarcação da linha divisória seria realizado à exemplo do que se tem praticado em comissões congêneres internacionais, sendo que repousariam somente em operações topográficas apoiadas em posições geográficas determinadas, com o necessário rigor, pelos processos astronômicos. Foi acertado também nessa reunião a categoria, grandeza e formato dos marcos a se colocarem onde fossem necessários, no total foram construídos sete marcos de 1ª ordem, seis de 2ª ordem e cento e trinta e cinco de 3ª ordem (SOUZA, 1923, p. 13).

Na figura 8 podem ser observados os quatro tipos de marcos que foram construídos e fixados nos limites entre os dois Estados:

Figura 8 - Modelos dos Marcos.



Fonte: Souza (1923)

Foram separadas quatro turmas compostas na sua maioria por oficiais e praças do Exército (figura 9), responsáveis pela demarcação das áreas, a primeira turma se encarregou do Litoral, na divisa entre São Francisco e Guaratuba; a segunda turma se encarregou da cidade de Rio Negro, Mafra e Clevelândia; a terceira turma foi encarregada das cidades de Porto União e União da Vitória; a quarta turma, responsável pelo levantamento e nivelamento do rio Negro, de Bateias e a foz no rio Iguaçu, no decorrer das atividades foram criadas mais algumas turmas para melhor executar os trabalhos, além dos encargos inerentes a cada turma, havia

outros extensivos a todas, como fotografias documentais, dados estatísticos e descritivos, úteis para o Estado Maior do Exercito (SOUZA, 1923, p. 15 e 16).

As turmas enfrentariam inúmeras adversidades durante a execução dos trabalhos, como a temperatura que na época oscilava em torno de 6°C, estação de chuvas, uma epidemia de gripe que atingiu os integrantes das turmas, o que atrapalhou os trabalhos, a falta de alimentação e as dificuldades que encontraram no terreno, como matas densas, morros e terrenos inóspitos que tiveram que enfrentar.

Figura 9 - Turma reunida após fixar o Marco.



Fonte: Souza (1923)

Em 28 de janeiro de 1921 o Marechal Antonio de Albuquerque Souza, que era o responsável pelos trabalhos, depois de 33 meses de serviços, tanto no terreno como nos escritórios, com a parte documental, envia um ofício informando o término dos serviços de campo concernentes à demarcação dos limites entre os Estados do Paraná e Santa Catarina, conforme o acordo de 1916 (SOUZA, 1923, p. 69).

Após o fim dessa trágica e violenta Guerra, porém, de suma importância para a história regional e, particularmente, pela delimitação territorial entre os estados envolvidos, dá-se início à colonização das terras outrora contestadas, do Oeste catarinense e Sudoeste do Paraná, como será discutido na seqüência.

2.3. Colonização do Oeste Catarinense

A região Oeste e Extremo Oeste catarinense só passaram a ser efetivamente ocupadas por imigrantes gaúchos, após o fim da Guerra do Contestado, quando a guerrilha foi sufocada pelas forças regulares do governo, que varreram os remanescentes caboclos que poderiam reivindicar o uso e a posse daquelas terras, como representantes ou descendentes dos primeiros ocupantes (CEON, 1995, p. 12).

A ocupação e a colonização do Extremo Oeste catarinense muito se assemelham com a da região sudoeste do Paraná, pois ambas ocorreram no mesmo período e por motivos análogos, visto que até o início do século XX eram regiões pouco habitadas e abandonadas pelo governo. Com a crescente preocupação em garantir seu território e visando a exploração econômica das riquezas daquelas terras, deu-se início o processo de ocupação e colonização. O governo catarinense utilizou sistema semelhante ao paranaense, com a cessão de terras para as companhias colonizadoras, que vendiam terras para as famílias que ali pretendessem se estabelecer. A citação abaixo mostra como e por que surgem as empresas colonizadoras.

Para integrar o Extremo Oeste Catarinense ao desenvolvimento econômico do Estado de Santa Catarina foram necessárias algumas medidas que promovessem a colonização daquela área. O governo, impossibilitado de promover o desenvolvimento da região, deixou ao encargo de empresas colonizadoras particulares. Começa então a concessão de terras a empresas colonizadoras, tendo à frente pessoas de prestígio junto ao governo. O sistema era o seguinte: empresas colonizadoras recebiam do governo porções de terra e, em troca, deveriam proporcionar a ocupação definitiva da área e construir estradas para o transporte e deslocamento dos colonos (BAVARESCO, 2006, p.8).

A área em questão foi colonizada pela Cia Colonizadora Angelo de Carli e Irmão, depois denominada Colonizadora Cruzeiro. Esta Companhia arregimentou para o seu empreendimento colonos italianos do Rio Grande do Sul, principalmente aqueles expulsos ou em vias de expulsão dos minifúndios daquele Estado (CEON, 1995, p. 224).

O fluxo de migração para a região Oeste catarinense se deu de maneira progressiva, conforme mostram os números da Associação dos Municípios do Extremo Oeste Catarinense – AMEOSC (2009), entre 1920 e 1940, chegaram

10.340 imigrantes; de 1940 a 1950 o número já passa para 22.801 imigrantes, aumentando significativamente o número de vilas e povoados no Extremo Oeste. Alemães, italianos e, em menor número, poloneses e outros, deslocavam-se do Rio Grande do Sul para as novas terras; de 1950 a 1960 esse número aumenta significativamente para 48.664 imigrantes; Na década de 1970: 61.730 imigrantes; sendo que em 1980, quase a metade da população regional não era natural do município onde residia.

A eficácia do crescimento da região, em parte, provinha da publicidade e dos vendedores. As colonizadoras, muito menos que os governantes, não estavam preocupados em estabelecer um modelo de colonização. O importante era atrair compradores para as terras e explorar a riqueza em madeiras existentes (BAVARESCO, 2006, p.8)

O mesmo autor explica como as empresas colonizadoras vendiam as terras para os imigrantes:

As empresas colonizadoras, ao receber a área para colonizar, exploravam a madeira mais nobre e, só depois vendiam as terras aos colonos; por isso é que a indústria madeireira logo começou a se destacar no Oeste. A região se desenvolvia à medida que novas famílias de colonos se instalavam nas áreas abertas à colonização. Nesse ponto, a migração de colonos do Estado vizinho do Rio Grande do Sul contribuiu para o significativo aumento populacional da região, bem como para a exploração das matas (BAVARESCO, 2006, p.8).

Com o esgotamento das terras no Rio Grande do Sul, esses agricultores, com o objetivo de continuar com as atividades agrícolas, deixavam a sua terra natal e vinham a procura de novas terras, as quais poderiam ser proprietários, deixando as áreas onde seus pais haviam desbravado e passavam a ser pioneiros colonizando outras áreas.

A mão de obra desses migrantes era barata e estava disponível para as madeiras e empresas colonizadoras, que aproveitavam o trabalho braçal na abertura de estradas, em troca do pagamento do lote colonial, bem como, trabalho com baixa remuneração nas madeiras, para compensar o capital investido na terra, essa foi a alternativa encontrada por alguns imigrantes (BAVARESCO, 2006, p.9).

As afirmações de Alves e Mattei (2006) vão ao encontro às supracitadas, referente ao fluxo de imigrantes:

O crescimento populacional, nesse período, no oeste catarinense já não era devido às imigrações estrangeiras, pois eram de pequeno vulto, mas sim da migração proveniente do Rio Grande do Sul e do Paraná, caracterizando uma ocupação não no sentido Leste-Oeste, do litoral para o interior, mas com fluxos vindos do Norte e do Sul, os quais substituíram os primeiros moradores que eram os bugres e caboclos. Desde o início essa colonização na região apresenta a peculiar característica de que suas terras foram colonizadas segundo um modelo minifundiário de estrutura agrária (ALVES e MATTEI 2006, p.6).

A respeito desse assunto a AMEOSC (2009) relata que “os imigrantes se apossavam das terras excluindo os indígenas e os caboclos. As denominadas “terras nobres” eram ocupadas exclusivamente por descendentes de europeus.”

Ainda, a migração das famílias para o extremo Oeste catarinense é explicada por Bavaresco (2006, p. 4):

Para os habitantes, o objetivo era a propriedade da terra e criação extensiva de gado. Não tinham pretensões de cultivar a terra, nem mesmo possuíam conhecimento suficiente para aplicar um sistema agrícola intensivo ou sustentar uma vida baseada numa agricultura de subsistência. O sistema de pastoreio em grandes fazendas adotados nos campos do Oeste Catarinense e, praticamente em todo Brasil, contribuiu para a falta de alimento, subnutrição e pobreza da população (BAVARESCO, 2006, p.8).

A região Oeste de Santa Catarina foi a última área a ser colonizada no estado. A extração da madeira foi a primeira atividade econômica a dar impulso ao deslocamento populacional para esta área, iniciando pelo Vale do Rio do Peixe, seguindo para o Rio Irani, o Rio Chapecó e por último finalizaram no Extremo-Oeste, na fronteira com a Argentina (ALVES e MATTEI 2006, p.6).

Nessa época a região do Extremo-Oeste possuía maior relação com a Argentina do que com o Brasil. Destaca-se também nesse período o convívio dos grupos sociais indígenas (Kaingang e Guaranis) e caboclos, e pela ausência do Estado. Durante essa época, não havia escolas, nem justiça, nem administração, nem organizações políticas. Na área de Dionísio Cerqueira, todos os contratos eram lavrados no território argentino (AMEOSC, 2009).

A respeito dessa área na atualidade será discutido no decorrer do trabalho, nos sub-capítulos subsequentes.

2.4. Colonização do Sudoeste Paranaense

A região do Sudoeste paranaense esta localizada ao sul do rio Iguaçu, seu limite Norte, separando-a do Oeste paranaense, fazendo fronteira a Oeste com a Argentina, ao Sul com o Estado de Santa Catarina e a Leste com os municípios de Mangueirinha e Clevelândia (LAZIER, 1986, p.27).

A região situa-se no Terceiro Planalto paranaense, com terras de composição ácida e que correspondem aos patamares basálticos que descem suavemente do Sul para o Norte até o Vale do Iguaçu.

Os patamares assim dispostos são responsáveis pela formação de redes hidrográficas paralelas na direção Sul-Norte e pelo acúmulo dos sedimentos levados pelos afluentes de sua bacia principal e da acumulação nas margens do rio Iguaçu, que recebe as águas de todas as bacias da região, principalmente do rio Chopim, do rio Capanema, do rio Santo Antônio, do rio Cotegipe e do rio Jaracatia (LAZIER, 1986, p.28).

As araucárias se destacavam no passado, em sua vegetação, sendo um aspecto marcante da paisagem natural em alguns locais, que somam cerca de 10 milhões, já não se encontram em abundância devido ao desmatamento para ocupação agrícola e extração de madeira para as indústrias locais (LAZIER, 1986, p.28).

Esses aspectos geográficos são úteis e necessários ao estudo do povoamento do Sudoeste do Paraná. Sabe-se que o desenvolvimento social e econômico de uma região está intimamente ligado aos aspectos geográficos, principalmente clima, vegetação e fertilidade do solo. Foi nesse sentido que ocorreu a grande migração interna em demanda da região, entre outros motivos em virtude das condições ecológicas existentes (LAZIER, 1986, p.28).

Portanto nessa região com clima "saudável", terras férteis, rica vegetação, bom sistema hidrográfico, que grande leva de paranaenses, gaúchos e catarinenses se localizaram e estruturaram uma economia e uma sociedade progressista.

Sendo o Sudoeste do Paraná uma região fértil e rica foi, muito disputada, causando conflitos jurídicos, políticos e sociais. Argentina e Brasil disputaram a região. Os Estados do Paraná e Santa Catarina também entraram em conflito pela

região. Os conflitos pela posse das terras da região envolveram também a Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande, a Clevelândia Industrial e Territorial Ltda - CITLA, o Governo Federal, o Governo do Paraná e principalmente, os posseiros (LAZIER, 1986, p. 28).

A questão da posse da terra no Sudoeste do Paraná vem desde o Império e tem como ponto de referência a política de concessões de grandes lotes de terras pelo governo brasileiro como complementação de pagamento aos trabalhadores realizados por empresas construtoras de ferrovias (GOMES, 1986, p.29).

Essas concessões têm sido registradas desde 1889 quando D. Pedro II, por meio do decreto nº 10.432, de 10 de novembro, concede ao engenheiro João Teixeira Soares uma área de terras devolutas e nacionais equivalente a 9 Km (REGO, 1979, p. 9 citado por GOMES, 1986, p.29).

O governo provisório da República, por meio do decreto nº 305, de 7 de abril de 1890, manteve, com algumas alterações, o Decreto Imperial. Em seguida, e, 1891, essas concessões foram transferidas para a Companhia União Industrial e, em 6 de maio de 1893, pelo Decreto nº 1.386, para a Companhia Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande, do grupo Brasil Railway Company (GOMES, 1986, p.30).

Foi essa companhia quem realmente construiu a Estrada de Ferro Itararé – Uruguay e o ramal Jaguariaíva (Paraná) - Ourinhos (São Paulo), bem como recebeu parte das terras concedidas, ficando um resto para receber posteriormente. Coube ao Estado do Paraná a demarcação e titulação das áreas concedidas, tendo em vista que, pela Constituição da República, de 1891, as terras devolutas e nacionais passaram ao domínio dos Estados (GOMES, 1986, p.30).

O processo histórico de ocupação do Sudoeste do Paraná pode ser dividido em duas fases: a primeira, antes de 1940, de ocupação extensiva da terra, que se caracterizava por uma “economia cabocla”, voltada basicamente para a exploração da erva mate, madeira e criação de suínos.

Padis (1981, p. 149) ao se referir à ocupação do Sudoeste Paranaense, faz a seguinte observação sobre essa questão:

Até a década de 50 eram cidades isoladas, que permaneceram praticamente estagnadas, que serviam apenas como postos militares avançados e a economia se restringia à subsistência [...] Seu povoamento

se deu de forma bastante rápida, pois com a Guerra o Contestado, muitas famílias que se viram desabrigadas, dirigiram-se para essas novas colônias.

A segunda fase é caracterizada pela ocupação intensiva, que se refere ao efetivo processo de ocupação da região. Esse processo, iniciado na década de 40, intensifica-se na década seguinte com os migrantes gaúchos e catarinenses, descendentes de europeus, que haviam colonizado as “regiões antigas” do Rio Grande do Sul e Santa Catarina.

A partir de 1950 é que esta região começa um surto de transformação, em menos de vinte anos surgem quarenta novas cidades. Os fluxos vinham principalmente de duas regiões, um fluxo de contingentes do norte do estado, que deixaram de plantar café e outro que representava a grande maioria, vinha do Rio Grande do Sul, onde sua pecuária perdia espaço para a de São Paulo, do Mato Grosso e de Goiás, fazendo com que pequenos proprietários vendessem suas terras para os maiores, e saíssem a procura de novas terras e emprego, além de perder a produção de calçados também para a de São Paulo. Em vista desta situação os gaúchos passaram a ocupar o interior de Santa Catarina, até chegar ao sudoeste do Paraná. Para se ter idéia da quantidade de gaúchos que percorreram esse caminho, em 1968 das 24 cidades do oeste catarinense, 21 tinham prefeitos gaúchos eleitos (PADIS, 1981, p. 156).

Esses imigrantes, logo ao chegar no sudoeste paranaense promoveram uma rápida transformação, revitalizando demográfica e economicamente, os núcleos populacionais e contribuindo para a sua multiplicação. Tanto é que dos 63 municípios da região sudoeste do Paraná, 14 obtiveram autonomia na década de 50 e 43 no decênio seguinte. Em 1960, metade da população do Paraná era gaúcha, enquanto cidades como Pato Branco, Francisco Beltrão, Dois Vizinhos, Marmeleiro e Renascença a população era 90 % gaúcha (PADIS, 1981, p. 156).

A partir de 1938, mediante uma política de ocupação dos “espaços vazios”, Getúlio Vargas tentou viabilizar a estratégia da chamada “Marcha para Oeste”, porém faz-se necessário enfatizar que nesse momento a região do Extremo Oeste catarinense já se encontrava colonizada e a população excedente desta colonização participará efetivamente do processo de ocupação do Sudoeste do Paraná.

A “Marcha para Oeste” constituiu-se na primeira política efetiva dos governos Federal e Estadual, no sentido de integração de novas áreas no processo de alargamento da fronteira econômica. Essa política conjunta tinha por objetivo o deslocamento espacial da força de trabalho para novas regiões férteis incrementado a agricultura extensiva com o intuito de iniciar o aumento da produção de alimentos para os centros urbanos do país, em grande expansão (CARNEIRO, 1981 citado por GOMES, 1986 p. 16).

Na lógica dessa política que, em 1943, por intermédio do decreto nº 12.417, de 12 de maio, Getúlio Vargas cria a CANGO – Colônia Agrícola Nacional General Osório, para atrair o excedente da mão de obra agrícola do Rio Grande do Sul e Santa Catarina.

Surge então nessa época a rota da Marcha para o Oeste, implantada pelo Governo Federal no Sudoeste do Estado, instalando uma das sete colônias agrícolas nacionais da CANGO, ocupando uma área de 300 mil hectares. A CANGO absorve pequenos produtores rurais vindos de outras regiões, principalmente Rio Grande do Sul e Santa Catarina, mas também absorve pequenos posseiros que estavam em conflitos com grileiros de terras nas frentes pioneiras, principalmente na frente que avança rumo Oeste-Sudoeste paranaense. Essa iniciativa do Governo Federal trouxe ao Paraná uma experiência de Reforma Agrária que deu certo, e que impulsionou o desenvolvimento econômico da região (FRAGA et al, 2002, p. 42).

Nos primeiros anos de atuação, a CANGO dava terra ao agricultor, com ajuda técnica, assistência social e infra-estrutura.

Segundo Walter Pécoits, que assumiu a liderança do Movimento de 1957 na cidade de Francisco Beltrão, se referindo a CANGO faz a seguinte observação:

Nesta colônia agrícola o agricultor [...] chegava, recebia a terra, a casa, ferramentas agrícolas, sementes, assistência dentária e médico-hospitalar. Tudo de graça [...] uma média de 10 a 20 alqueires por agricultor [...] mediam a gleba e, conforme o colono vinha chegando, eles o colocavam na terra que escolhera e aceitara receber. Como às vezes chovia e acumulava o serviço, a CANGO criou um núcleo em Santa Rosa, a 7 ou 8 quilômetros daqui, e fez casas para que o agricultor morasse nelas até ser transportado para a casa construída no lote rural que havia recebido (PECOITS, 1977 citado por Gomes, 1977, p. 18).

A preocupação com a reserva florestal fez com que a CANGO nunca colocasse o agricultor debaixo de pinhal, o agricultor era acomodado em mato branco, onde estavam as terras melhores.

Essa preocupação em localizar o agricultor nas terras mais produtivas e preservar a floresta nativa, levou a Colônia Agrícola a contratar um número significativo de guardas florestais.

Sendo uma região onde tudo estava por ser feito, dar infra-estrutura aos colonos implicou também abrir estradas, construir pontes, escolas etc; contratar e manter professores, o que foi feito até 1957 (GOMES, 1986, p. 19).

O crescimento da população acompanhou o crescimento das condições que estavam sendo dadas para que a região produzisse e colocasse essa produção no

mercado. Se num primeiro momento os colonos produziram quase que exclusivamente para a subsistência, bem rápido foram criadas as condições para a produção de alimentos para o mercado (GOMES, 1986, p. 21).

2.5. Território Federal do Iguazú

Ao se tratar do processo de produção desse espaço objeto de estudo da pesquisa, não se pode deixar de mencionar o Território Federal do Iguazú, fato que marca de maneira significativa a história dessa região e que nos permite perceber a sua importância política e territorial.

Os primeiros estudos referentes a criação do Território Federal do Iguazú são de 1931, porém, se intensificaram a partir de 1937 na vigência da Constituição do Estado Novo. Assim surge uma série de medidas pelo governo federal, visando o fortalecimento das fronteiras, que podem ser consideradas a fase embrionária do Território Federal do Iguazú.

Dentre as medidas estão: A ampliação da Faixa de Fronteira criada pela Constituição de 1934, passam de 100 para 150 km, autonomia dada ao Conselho Superior de Segurança Nacional para autorizar sua colonização ou abertura de estradas em seu interior; O estabelecimento de condições especiais para ocupação de terras na Faixa de Fronteira, visando garantir o processo de nacionalização da região, que só poderiam ser concedidas nas seguintes condições: Aos colonos brasileiros natos ou casados com brasileiras; Na faixa inicial de 30 km a propriedade não poderia ultrapassar a 100 hectares; Concessão gratuita apenas de área inferior a 25 hectares (MUSSOI, 2004, p. 34).

Devido à dimensão do território brasileiro e a existência de áreas imensas ainda não povoadas, somados ao clima do momento, Segunda Guerra Mundial e ainda o desmembramento de territórios a nível mundial, aumentou a preocupação do governo em ocupar efetivamente esses territórios de fronteira. Nesse cenário o governo Vargas estruturou projetos de criação de novos territórios (BIESEK, 2007, p. 4).

De acordo com a Constituição de 1934 era de responsabilidade do Governo Federal a organização e administração dos territórios, e como a Constituição não previa a possibilidade de guerra de conquista, novos territórios só poderiam ser

criados com o desmembramento de áreas dos Estados da Federação. Como havia regiões de fronteira tanto no Norte quanto no Sul que não se desenvolviam dentro dos padrões estabelecidos pelo governo e os Estados dos quais faziam parte não mostravam interesse em investir nessa ocupação, formulou-se a necessidade de uma administração direta do Governo da União. Portanto, a nação poderia criar Territórios Federais sem que para isso fosse necessário ampliar a área geográfica do País (BIESEK, 2007, p. 4). Ainda, segundo Lopes (2002):

"No período Vargas, as ações oficiais do governo, baseadas no nacionalismo e assentadas sobre um Estado fortalecido e centralizador, objetivavam buscar a integração. No que tange à ocupação do território, foi promovida uma ação administrativa agressiva através do programa "Marcha para o Oeste". Em regiões de fronteiras nacionais, como era o caso do Sudoeste e do Oeste Paranaense, onde a população e a economia possuíam laços estreitos com argentinos e paraguaios, a situação do poder público buscava evidenciar e explicitar os sentimentos nacionalistas. Até impô-los, quando necessário." (LOPES, 2002. p 45 citado por BIESEK, 2007, p.5).

O Território Federal do Iguazú foi criado juntamente com os Territórios Federais do Amapá, do Rio Branco, de Ponta Porá e Guaporé, pelo decreto n.º 5.812 de 13 de setembro de 1943, todos eles ao longo da faixa de fronteiras de 150 km instituída pela Constituição Federal outorgada em 1937 (MUSSOI, 2007, p.35).

O Território estava localizado na área limítrofe com a República Argentina e do Paraguai, e foi criado pela fusão da parte Oeste e Sudoeste do Paraná e Oeste de Santa Catarina. Nessa definição, o Paraná perdeu 51.452 km², que corresponde a 25,72% de sua área e Santa Catarina 14.402 km² correspondendo a 15,16% de suas terras. Da área total da nova unidade federativa correspondente a 65.854 km², o Paraná contribuiu com 78,1% e Santa Catarina com 21,8%, conforme pode ser observado na figura 10.

Possuía uma população de 96.848 habitantes, segundo dados do Censo de 1940, sendo que 90,34% dessa população residia em área rural, o que representava uma densidade demográfica de 1,47 hab/km² (LOPES, 2004, p.11).

Após algumas indefinições e ajustes, apenas oito meses depois da sua criação, através do Decreto-lei 5.839, foi definida a capital do território, onde então foi instituída a cidade com o nome Iguazu. Foz do Iguazu acreditou ser a capital, porém, como ficava na área de fronteira, logo foi escolhida outra cidade, sendo então escolhida como capital a vila Xagu que não fazia parte do Território e foi então

anexada, com o nome de Iguaçu, sendo definido, portanto, novos limites. Mais tarde passou a se denominar Laranjeiras do Sul (BIESEK, 2007, p. 9).

Figura 10 - Território Federal do Iguaçu 1944.



Fonte: www.itcg.pr.gov.br, acesso em 14/01/2010.

Com o fim da Segunda Guerra Mundial, o Estado Novo criado por Getúlio Vargas não conseguiu se manter havendo, portanto, a redemocratização do país, e o Território Federal do Iguaçu foi destituído. O Território Federal do Iguaçu foi extinto em 18 de setembro de 1946, três anos após sua criação, de acordo com o Diário Oficial do Estado do Paraná, determinado o retorno da respectiva área aos estados de onde foi desmembrada (BIESEK, 2007, p. 18).

Após a extinção do Território Federal do Iguaçu em 1946, e com a reintegração da sua área de abrangência aos seus respectivos estados de origem, houve a primeira manifestação no sentido de recuperar a autonomia política da região do Iguaçu, e depois dessa surgiram inúmeras outras. Segundo Lopes (2004), após a extinção do Território a região voltou a ser como era antes da sua criação, houve um novo abandono da região à sua própria sorte (LOPES, 2004, p.7).

A partir do início da década de 1960, devido ao abandono e ao vazio político da região, o Movimento pró-Criação do Estado do Iguaçu toma corpo, os argumentos eram vários, como o resgate de um direito; o abandono da região; a homogeneidade

cultural, pois a determinante étnico-cultural da região, em sua maioria colonizada por descendentes de imigrantes italianos e alemães, e o fator econômico, pois alegam que a região produz mais do que recebe, dentre inúmeros outros (LOPES, 2004, p.8).

O movimento esteve por diversos momentos muito forte, e sem entrar em detalhes, o último movimento separatista se deu no final da década de 1980 e início de 1990, por meio de uma cartilha divulgada pelos candidatos paranaenses a deputado Federal Edi Siliprandi e para deputado Estadual Silvino Perondi, membros do Movimento pró-Criação do Iguaçu. Dentre as suas principais reclamações dos que queriam a criação do novo estado estavam o descaso dos governantes de Santa Catarina e do Paraná, principalmente na questão da arrecadação de impostos, taxas e tributos, que eram recolhidos e não retornavam em investimentos nas necessidades da região (FERRARI, 2003, p.166).

2.6. Economia na Região Sudoeste/PR e Extremo Oeste/SC

A riqueza da mata de araucárias, a abundância de erva-mate e os Campos de Palmas ótimos para a criação de gado, moveram uma das mais acirradas disputas no Oeste Catarinense. A disputa com a Argentina demonstra a expansão territorial que ocorria no século XIX, e o longo período de disputa com o Paraná reflete a busca das riquezas naturais para o desenvolvimento econômico dos estados brasileiros (BAVARESCO, 2006, p. 2).

Embora a existência de áreas de campo, a maior parte das terras que compreende o atual território do Extremo Oeste Catarinense, era coberta por matas. Uma riqueza em madeiras nobres, bem como, uma quantia satisfatória de erva mate. Pelas condições favoráveis do clima e do solo havia grandes manchas de ervais. A exploração econômica dos ervais esteve sempre ligada ao Paraná, Rio Grande do Sul e Argentina. Porém, o comércio era mais freqüente com a Argentina, era para lá que se tropeavam pequenas tropas de gado e mulas carregadas de erva mate, para comercializar quando faltavam gêneros de primeira necessidade (BAVARESCO, 2006, p. 2).

Como no final do Século XIV e início do Século XX a região estava abandonada pelo governo, então não havia um controle da saída da erva-mate, por isso não tinham como cobrar impostos.

Com o aumento da industrialização da erva mate no Paraná, obviamente aumentava a procura pela matéria-prima, isso propiciava a busca por um produto de baixo custo. O desvio dos impostos atraía os contrabandistas para as áreas de difícil controle aduaneiro e praticamente desabitadas. Assim, o Extremo Oeste de Santa Catarina tornava-se um atrativo para essa atividade, já que, ali existia fartura em erva mate e esta podia ser extraída sem controle.

A Argentina também avançava na industrialização, aproveitando-se da economia gerada pelo mate. Em finais do século XIX, já eram visíveis os sinais para a proteção de suas indústrias. A erva *era contemplada com a criação de 'recargos' aduaneiros abusivamente discriminatórios* (LINHARES, 1969, p. 229). Assim, a proteção para a indústria argentina proporcionava um aumento nas exportações brasileiras de erva cancheada, bem como do contrabando. Aquela erva retirada em terrenos devolutos, por estrangeiros sem vínculo com o Estado, não proporcionava nenhum benefício para Santa Catarina. O contrabando, muitas vezes, era praticado por argentinos. É uma explicação satisfatória para as intrigas criadas entre brasileiros e argentinos no Extremo Oeste Catarinense.

Economicamente, o Extremo Oeste Catarinense não passou de um fornecedor de matéria prima para as indústrias que se instalaram no país e nos Estados vizinhos, Argentina, Paraná e Rio Grande do Sul respectivamente.

A atividade de extração da erva mate é uma atividade nômade, pois a sazonalidade dessa atividade requer o deslocamento daqueles que a extraem. A extração das folhas da erva até o período da próxima colheita demora em torno de três anos (BAVARESCO, 2006, p. 2).

Com a necessidade de integrar o Extremo Oeste com a economia do estado, foram tomadas medidas já discutidas de colonização daquela região, através de empresas colonizadoras, dando início ao Ciclo da Madeira, pois essas empresas exploravam as terras que recebiam do governo, aproveitando a mão-de-obra barata dos imigrantes. Este ciclo econômico foi de fundamental importância para os colonos, que se deslocavam para a região. A mata fornecia madeira para as instalações como: casa, galpões, estábulo e galinheiros. Por outro lado, este ciclo criou um mercado de trabalho de baixa remuneração. A mata nativa da região, em poucos anos, foi reduzida a 2%. A atividade madeireira, no Extremo Oeste Catarinense, iniciada nos anos de 1930, logo no final de 1970 já mostrava sua

debilidade, ocorrendo, assim, a extinção do ciclo madeireiro (BAVARESCO, 2006, p. 10).

A relação entre os agricultores familiares e as agroindústrias se dá, preponderantemente, através dos sistemas de integração. Estes sistemas foram implantados na região ao longo da década de 1960, inicialmente na avicultura e, posteriormente, na suinocultura. A Sadia Concórdia foi a precursora deste sistema, desenvolvendo-o no início da década de 1950, quando lançou o programa 'Fomento Agropecuário'. Este programa pode ser resumido como uma forma alternativa de integrar verticalmente sua produção de matérias-primas e sua indústria de transformação, sem lançar mão da aquisição dos estabelecimentos produtores de matéria prima. A forma como esta integração foi desenvolvida se deu através de um acordo 'mútuo' de garantias de produção e comercialização, que estava assentado em contratos de compra e venda de insumos, como leitões, assistência técnica e rações (GRIEBELER, 2002, p.46 citado por ALVES e MATTEI 2006, p.14).

A implantação de novas técnicas na produção como: sementes selecionadas, agrotóxicos, adubos químicos, máquinas para plantio e colheita acarretou a decadência da agricultura tradicional. O colono ainda estava na fase inicial de capitalização, ou seja, muitos colonos que haviam contraído dívidas na aquisição da terra não terminaram de saldá-las. Assim, investir na aquisição de insumos para agricultura e instalações na propriedade exigia capital que o colono não possuía, obrigando-o a recorrer a empréstimos.

Frente às dificuldades enfrentadas para a produção da cultura da soja e trigo pelos agricultores estão as pequenas áreas. Outro fator de extrema importância é a geografia da região. O relevo geográfico que impossibilita a mecanização da lavoura, um dos elementos chave para a modernização no campo que é a mecanização, encontrou barreiras naturais no Extremo Oeste Catarinense.

O esgotamento do solo, conseqüentemente, a redução na produtividade, proporcionou a migração do trabalhador rural para os centros urbanos. Isso beneficiou alguns produtores de gado corte e leite, que por meio da compra de terras esgotadas e de baixo valor econômico, aumentaram suas áreas de terras e transformaram em pastagens.

Santa Catarina é o maior produtor de suínos do país. O crescente desenvolvimento da suinocultura, estimulada pela intensificação das atividades dos grandes frigoríficos instalados na região Oeste do Estado, constitui-se em importante

fator de desenvolvimento econômico. Isso provoca efeitos multiplicadores de renda e gera mais de 150 mil empregos diretos em todos os setores da economia. Além dos empregos diretos que aglutinam produtores rurais na criação e engorda de suínos, destaca-se, ainda, a mão de obra nos abatedores, transportes, administração, técnicos. Indiretamente, muitos outros campos de trabalho são criados (BAVARESCO, 2006, p. 13).

A evolução da economia no Sudoeste do Paraná apresenta semelhanças com a da Região do Extremo Oeste catarinense, pois passam pelos mesmos ciclos econômicos, porém, a região Sudoeste do Paraná será palco de um importante acontecimento histórico que marca a luta pela terra, envolvendo as Companhias Colonizadoras e os caboclos, como será debatido a seguir.

Segundo Pedro Calil Padis (1981) a formação do complexo econômico do sudoeste, se dá por dois movimentos distintos. O primeiro visando desenvolver a economia madeireira. A exploração da madeira era feita de maneira totalmente predatória e bastante itinerante, sem nenhuma intenção de reflorestamento.

Como os proprietários das terras e os responsáveis pela extração não tinham vinculação nenhuma com a área, pelo contrário, eram presos aos centros urbanos, não procuravam investir na região, preferiam desviar seus lucros para outros setores nos centros urbanos, onde floresciam atividades bastante remuneradoras. Os trabalhadores que dependiam desta atividade seguiam o itinerário da devastação das matas, não tendo nenhuma razão para se fixarem em determinados pontos (PADIS, 1981, p.165).

O segundo movimento teve origem no Rio Grande do Sul, com influência da colonização ítalo-germânica, no qual o processo de colonização baseou-se em atividades agropastoris que se desenvolviam em propriedades de tamanho familiar.

Com a multiplicação do número de famílias e o advento de novos contingentes migratórios italianos e alemães, a tendência à minimização do tamanho das propriedades foi-se tornando cada vez mais acentuada, provocando o empobrecimento gradativo dos colonos em razão da queda da produtividade do trabalho e tornando aguda a necessidade de novas terras. Isto resultou em um fluxo migratório de elementos mais jovens, menos arraigados à região, que acabaram atingindo o Sudoeste do Paraná (PADIS, 1981, p. 167).

Com toda essa situação, no Rio Grande do Sul, muitas famílias foram trabalhar nas cidades, e os que não foram para a cidade tiveram que migrar

buscando novas terras, dando início ao processo de ocupação do Oeste Catarinense. Na década seguinte a economia urbana gaúcha, passa por graves problemas, contribuindo para aumentar o fluxo migratório em busca de sobrevivência. Essas famílias se dirigiam não apenas as antigas colônias italianas e alemãs, mas sim ao Oeste Catarinense e Sudoeste Paranaense, levando consigo seus poucos pertences, hábitos e costumes (PADIS, 1981, p. 168).

A figura 11 ilustra uma série de reportagens ao jornal O Estado do Paraná, sobre a vinda das famílias de colonos do Rio Grande do Sul e Santa Catarina para o Sudoeste do Paraná. Como tiveram que vender suas terras no sul traziam algum dinheiro, que no sudoeste paranaense podiam adquirir terras, duas a três vezes maior do que as que tinham no sul, pois o preço das terras era duas ou três vezes menor que no estado gaúcho.

Durante toda a década de 1950, a economia do Sudoeste paranaense fora constituída de uma atividade madeireira e pecuária em relativa decadência, nas regiões mais antigas, e nas áreas de ocupação nova, marcada pela atividade de subsistência.

Figura 11 - Famílias de colonos chegando ao Sudoeste.



Fonte: Gente do Sul, 1997.

Com a implantação de um sistema viário, que dava início a liquidação do isolamento social e econômico da região, ao estabelecer seus primeiros vínculos com o subsistema paranaense. Devido à boa qualidade dos solos e da superação do nível do autoconsumo, as unidades agrícolas começaram a exceder sua produção,

que poderia ser comercializado, embora o mercado nacional reclamasse da qualidade dos produtos locais (PADIS, 1981, p. 169).

Muitos motoristas de caminhão que transportavam porcos para a cidade de São Paulo costumavam trocar suas placas de licenciamento de seus veículos a fim de ocultar a procedência de sua carga. Mesmo assim a partir de 1960 o sudoeste paranaense começa a surgir como região de significação econômica. Com esse desenvolvimento da região, pode-se notar o mesmo fato ocorrido no Rio Grande do Sul, onde os proprietários de menor porte tiveram que vender suas terras para grandes proprietários, e seguir atrás de novas terras no Mato Grosso, Goiás e até mesmo no Paraguai.

Por outro lado, essas transformações, especialmente o crescimento dos núcleos urbanos e o surgimento de novos núcleos, fez com que não viessem apenas agricultores para a região, mas habitantes das cidades gaúchas, e de outros pontos do país, cuja capacitação profissional ia do pequeno comerciante, prestador de serviços até os profissionais liberais, de formação universitária (PADIS, 1981, p. 172).

Com o aparecimento de propriedades facilmente classificáveis como latifúndios, fez com que as pequenas propriedades sofressem dos mesmos problemas já ocorridos no passado no Sul do País.

Os grandes proprietários possuem recursos para obterem níveis maiores de produtividade, e assim favorecidos pela estrutura de comercialização, com maiores possibilidades de acesso ao mercado consumidor, ao contrário do pequeno produtor, que conta apenas com a força de trabalho familiar, não têm muitas possibilidades de mecanizar sua produção, de torná-la mais rentável por meio do uso de adubos ou corretivos do solo, assim além de não ter um grande volume na sua produção acarreta no desgaste rápido de suas terras, enquanto os maiores armazenam o seu produto na época das safras e os colocam no mercado na entressafra, atividade que demanda recursos financeiros, o que é exclusivo desses produtores maiores.

O setor primário, atividades extrativas vegetais e atividades agropecuárias, é o mais importante da economia regional, ou seja, aquele que emprega a maioria da população sudoestina. No que se refere á atividades extrativas, duas merecem destaque: a extração de madeira e a de erva-mate (PADIS, 1981, p. 176).

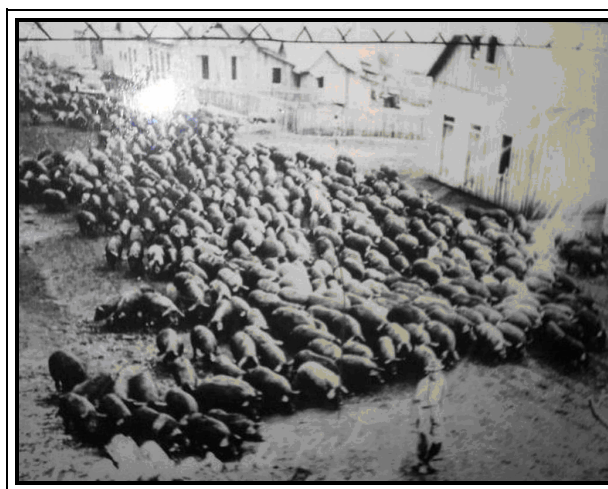
Na segunda metade da década de 1950 é quando houve um aumento na exploração madeireira, principalmente o pinho, bem na época em que praticamente se esgotaram os pinheirais gaúchos. As serrarias trabalhavam com níveis técnicos bastante baixos, o que permite dizer que era um setor bastante desorganizado e pouco racional dentro da economia do estado.

No que diz respeito à pecuária, o rebanho bovino e suíno vinham se multiplicando, principalmente nas décadas de 50 e 60, o primeiro multiplicou-se nesse período, nada menos do que 12 vezes enquanto o segundo multiplicou-se 29 vezes (PADIS, 1981, p. 178).

As cidades que abrigam maiores contingentes bovinos são as de ocupação mais antiga, enquanto os rebanhos suínos estão em quase todos os municípios sudoestinos.

A pecuária bovina embora seja expressiva na região, sua importância socioeconômica é menor, porque se realiza em áreas de latifúndio e com escassa utilização de mão-de-obra, enquanto a pecuária suína assume outro significado, podendo ser realizada em áreas menores, com uma utilização mais intensiva de mão-de-obra, e especialmente porque a região abriga mais da metade do rebanho existente em todo o estado.

Figura 12 - Criação de suínos.



Fonte: Museu de Pato Branco, 2006.

O setor primário da economia sudoestina paranaense se completa com as atividades de lavoura que vem se desenvolvendo e ampliando bastante nas últimas

duas décadas. Entre essas atividades, há que ressaltar a produção do milho, que, sozinha, é responsável por quase 30% do valor total dos produtos das culturas da região, entretanto, cumpre lembrar que grande parte, quase a totalidade do milho produzido não ganha os mercados estadual ou nacional. A grande dimensão do rebanho suíno exige e consome quase toda a produção desse cereal (PADIS, 1981, p. 179).

Apesar de a região Sudoeste produzir grande parte da produção do estado, cabe ressaltar que nem sempre as vantagens auferidas pela região são proporcionais às quantidades produzidas, pois a distância, a insuficiência da rede viária e, sobretudo, os processos de comercialização forçam para baixo os preços dos relativos dos produtos sudoestinos.

No que diz respeito à evolução da economia dessa região, cabe ressaltar que a CANGO foi um elemento impulsionador da ocupação territorial do Sudoeste e da estruturação de uma economia com base na pequena produção familiar, devido a intensidade do movimento migratório para a região.

Entrelaçado ao desenvolvimento econômico da região Sudoeste, e com a intensificação do processo migratório, principalmente na década de 1950, surgem na região duas colonizadoras, a CITLA - Clevelândia Industrial e Territorial Ltda e a Pinho & Terras, que compraram terras do governo, e se envolveram em irregularidades quando ao registro dessas áreas ou glebas, pois elas eram objeto de litígio entre o próprio governo e proprietários anteriores.

Ao se ater às ações das empresas colonizadoras, vale destacar que esse é o início de um fato histórico que marcou a região Sudoeste do Paraná, e que se faz necessário o seu aprofundamento para o perfeito entendimento dessa região hoje, bem como suas relações com as cidades vizinhas de Bernardo de Irigoyen e Dionísio Cerqueira.

Outras empresas também formadas, como a Companhia Comercial e Agrícola Paraná e a Colonizadora Apucarana atuavam na região.

Os colonos, que foram chegando em grande número ao Sudoeste, eram convidados a assinar contratos de compra dessas terras.

“Quem não assinava era ameaçado de morte pelos capangas das companhias” (GOMES, 1986).

As condições iniciais da ocupação da região Sudoeste do Paraná eram extremamente favoráveis: disponibilidade de terras férteis, com rica reserva florestal,

e regime de pequena propriedade com obtenção de domínio sem ônus para o camponês.

De acordo com Fernandes e Vargas (2006), à medida que os colonos chegavam à região, sobretudo por influências de orientação da política, verificam-se a violência da grilagem e a chegada das empresas de colonização.

Ressaltam ainda os citados autores, que num clima de desordem resultante tanto do conflito de interesses entre a União e o Estado do Paraná e as companhias privadas de colonização, sobretudo da morosidade e inércia do aparelho jurídico, a ocupação das terras encontrou barreiras sólidas no caos administrativo. Esse abalado quadro administrativo, alimentado por interesses políticos, facilitou a ação das companhias, concorrendo para o desenvolvimento de um espaço da violência e exploração camponesa na região que culminaria com o movimento camponês regional de outubro de 1957.

A análise desse processo faz refletir que o Levante Vitorioso de 1957, não foi um ato casual, resultado apenas da ação violenta das companhias contra os colonos, no decorrer desse ano. O movimento teve uma longa gestação que se iniciou quando a CITLA se instalou na região em 1951.

Cansados de serem roubados, cansados de serem massacrados, cansados das injustiças, os posseiros e o povo do Sudoeste e do Paraná resolveram colocar um paradeiro naquele estado de coisas, fazendo justiça com suas próprias mãos (LAZIER, 1986, p.76).

Na época, o levante foi amplamente divulgado pela imprensa nacional e ficou conhecido como a Revolta de 1957. A revolta dos posseiros repercutiu no Paraná, no Brasil e, inclusive no mundo.

Segundo Lazier (1986, p.78-79) Os jornais e revistas da época dedicaram muitas páginas ao importante acontecimento.

Foram significativos os títulos que a imprensa deu a essa página da história do Sudoeste do Paraná. Entre os títulos podem-se citar:

- Revolta dos Posseiros;
- Revolução Rural no Sudoeste do Paraná;
- Guerras dos Camponeses Contra Grileiros;
- Exército de Guerrilha;
- Revolta Agrária;
- Levante de Colonos;

- Revolta de um Povo que tudo suportou;
- Guerra no Sudoeste.

No governo Jânio Quadros foi criado o - GETSOP, uma parceria entre a União e o Estado do Paraná para trazer a paz a uma população estimada em 200 mil habitantes, em uma área onde 270 serrarias haviam promovido uma verdadeira devastação na riqueza florestal.

O GETSOP tinha forte presença militar, pois ficava subordinado ao Gabinete Militar da Presidência. A questão de terra incorporava-se de uma vez por todas à categoria dos assuntos de interesse da Segurança Nacional (FRAGA, 2002 p.42).

Até 1973, quando foi extinto, o GETSOP deu continuidade ao trabalho da CANGO, interrompido pela CITLA, executando a colonização de terras desapropriadas nos moldes assistencialistas que marcaram as atividades deste núcleo colonizador. No dia 26 de junho de 1963, a Praça Virmond Suplicy novamente era tomada pelos colonos. Mas desta vez para outro motivo: O GETSOP entregava os primeiros títulos da terra, enfim, os posseiros em proprietários.

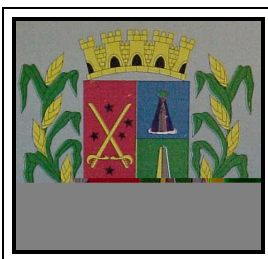
O Movimento de 1957 tinha atingido seus objetivos: num primeiro momento, a expulsão das companhias de terra e, num segundo, a conquista do título de propriedade (GOMES, 1986, p. 115), concluindo assim um dos mais importantes momentos da história do campo no Brasil.

3. CIDADE, FRONTEIRA E TURISMO: as trigêmeas

3.1. Aspectos socioeconômicos, ambientais e culturais das trigêmeas

A origem do nome da cidade paranaense Barracão, advém de um barracão na área onde hoje se situa a sede do município. O barracão servia para hospedagem dos tropeiros que vagueavam pela região fronteiriça, barracão tratava-se na verdade, de um acampamento entrincheirado, construído por bandeirantes em épocas passadas. A figura 13 representa o brasão da cidade e em seguida a descrição do seu significado.

Figura 13 - Brasão de Barracão.



Fonte: Barracão 2009.

As três torres completas e as duas incompletas no alto do Brasão significam: "Município"; Os cereais, nas laterais, significam os produtos agrícolas como milho, trigo e feijão; As espadas e o fundo vermelho significam as batalhas travadas nesta região, quando da passagem da coluna Prestes e as estrelas representam o Cruzeiro do Sul; Nossa Senhora Aparecida é a padroeira de Barracão PR; O marco representa a nossa tríplice fronteira; A data 14/12/1952 representa a criação do Município e a frase em Latim: "Audentes Fortuna Juvat" significa: "A Sorte Ajuda Os Audazes " (BARRACÃO, 2009).

O município possui aproximadamente 9.300 habitantes, está situada a 835m de altitude, o clima é temperado e a sua área é de 164km² - Latitude: 26º 16' Longitude 53º 53'. (IBGE, 2010).

Barracão sofreu com a delimitação do seu território, nas disputas entre os Estados do Paraná e Santa Catarina, conforme vimos anteriormente, na Guerra do Contestado (1912 – 1916). Em função do acordo firmado em 1916, pondo fim às disputas, Barracão foi dividido em dois, ficando parte no Paraná e parte em Santa

Catarina, a parte que ficou com o primeiro, permaneceu com o nome de Barracão e a que ficou com o último, recebeu a denominação de Dionísio Cerqueira, em homenagem ao seu fundador ([BARRACÃO, 2009](#)).

O município foi criado por meio da Lei Estadual nº 790, de 14 de novembro de 1951, sancionada pelo governador Bento Munhoz da Rocha Neto, como território desmembrado de Clevelândia e instalado em 14 de dezembro de 1952.

Devido a grande quantidade de madeira existente, muitos colonos vindos dos Estados do Rio Grande do Sul e Santa Catarina se estabeleceram em Barracão, dedicando-se à extração de madeira e de erva-mate, e também, à cultura de cereais, fumo e cana de açúcar, assim o povoado teve rápido crescimento.

A cidade contígua Argentina chamava-se Barracón da Argentina, até 11 de junho de 1921, quando mudou de nome em homenagem ao advogado, Bernardo de Irigoyen, que esteve presente nas negociações dos limites da fronteira entre Brasil e Argentina ([BARRACÃO, 2009](#)).

Figura 14 – Prefeitura Municipal de Barracão.



Fonte: Rafael Carlos Prieto Fernandes, 2010.

A cidade de Dionísio Cerqueira está localizada em Santa Catarina e foi colonizada por descendentes de italianos e alemães vindos das colônias gaúchas. Pertenceu a Chapecó até 1953, quando se tornou município. Seu nome é uma

homenagem ao general Dionísio Cerqueira, antigo ministro das Relações Exteriores e que demarcou a fronteira Brasil/Argentina.

Figura 15 - Brasão de Dionísio Cerqueira



Fonte: Dionísio Cerqueira, 2010.

Segundo a prefeitura, o marco mais interessante de Dionísio Cerqueira é a presença da fronteira. Apesar de ter pouco mais de 15.500 habitantes, parece mais populosa por estar ligada às cidades de Bernardo de Irigoyen (Argentina) e Barracão (Paraná).

Sua localização estratégica acrescentou numerosos investimentos e levou o Governo Federal a construir no município o único Porto Seco do Mercado Comum do Sul - MERCOSUL.

Figura 16 – Prefeitura Municipal de Dionísio Cerqueira.



Fonte: Rafael Carlos Prieto Fernandes, 2010.

Dionísio Cerqueira possui a única passagem terrestre de Santa Catarina para o MERCOSUL e seu Porto Seco é a principal rota interoceânica entre as grandes metrópoles do Mercado. É o ponto mais próximo entre Buenos Aires e São Paulo, pelo trecho rodoviário da Rota Bioceânica que liga o Pacífico ao Atlântico.

O município tem aproximadamente 15,5 mil habitantes, está situada a 830m de altitude, o clima é temperado e a sua área é de 378 km² - Latitude: 26° 15' Longitude 53° 38'. (IBGE, 2010).

As duas cidades brasileiras apresentam uma semelhança muito grande no que se trata de infra-estrutura e comércio, são muito parecidas, embora façam parte de Estados distintos.

A cidade de Bernardo de Irigoyen na Argentina, capital do departamento de General Manuel Belgrano da Província de Misiones localiza-se no ponto mais oriental da Argentina, na conhecida "Fronteira Seca" com as cidades brasileiras de Dionísio Cerqueira (SC) e Barracão (PR), um importante ponto de ingresso e regresso de pessoas ao país.

Figura 17 - Brasão de Bernardo de Irigoyen.



Fonte: Bernardo de Irigoyen, 2010.

Bernardo de Irigoyen tem aproximadamente 20 mil habitantes, está situada a 820m de altitude, e possui uma área de 1014,61km² - Latitude: 25° 30' Longitude 53° 38'. (BERNARDO DE IRIGOYEN, 2010).

Figura 18 – Prefeitura Municipal de Bernardo de Irigoyen.



Fonte: Rafael Carlos Prieto Fernandes, 2010.

Em 1814 Gervasio Posadas, diretor das Províncias Unidas, anexou Misiones a Corrientes, gerando um problema de autonomia que se prolongou durante 70 anos. Em 1830, Corrientes invadiu a província, até que em 1838 teve lugar a ocupação paraguaia que se repetiu em 1865, ano em que se inicia a Guerra do Paraguai. Em 1876, depois do Tratado de Paz com a Argentina, o Paraguai abandonou suas pretensões sobre o território de Misiones.

Em 10 de dezembro de 1953 a Lei 14.294 houve a provincialização do Território Nacional de Misiones.

Bernardo de Irigoyen, se comparada com as duas vizinhas brasileiras, parece estar atrasada quando se observa a estrutura e a infra-estrutura da cidades, outro aspecto nitidamente perceptível é a qualidade do ensino e saúde. A cidade apresenta muitas ruas sem asfalto e pode-se notar muitas áreas pouco desenvolvidas próximas da fronteira, além de muitas crianças pedintes pelas ruas.

Segundo a prefeitura de Bernardo de Irigoyen essa diferença facilmente observada se deve ao fato de que o governo federal argentino e o municipal, de Bernardo de Irigoyen, até 2003 eram de partidos políticos distintos, tal situação fez com que não houvessem investimentos federais em infra-estrutura, saúde e educação nesse município, lembrando que as escolas e hospitais de Bernardo de

Irigoyen são federais, logo nota-se o porquê de tão singela estrutura nessas duas áreas.

Contudo, do ano de 2003 pra cá quando os governos passaram a ser do mesmo partido, com a entrada de Nestor Kirchner e depois com a sequência de governo de Cristina Kirchner, iniciaram os investimentos em Bernardo de Irigoyen e com isso asfalto e melhorias na saúde e na educação, porém ainda falta muito para chegar aos padrões de Barracão e Dionísio Cerqueira, que ao longo dos anos se desenvolveram de maneira semelhante e contínua, ao contrário de Bernardo que passou por um período de estagnação.

O maior aporte a sua economia, segundo a prefeitura da cidade, é o turismo de compras, devido ao fluxo de turistas e a valorização do Real que movimentam e sustentam a economia local.

Com relação à área estudada, pode-se afirmar que há uma atividade turística pouco desenvolvida, mesmo tendo potencial, o qual não é muito explorado, pois demanda esforços e a atenção de planejadores para o fomento dessa atividade. É uma área onde se encontram as três divisas secas, e é possível ficar ao mesmo tempo no território Brasileiro e Argentino, nos estados do Paraná, Santa Catarina e Província de Misiones. Por estarem tão próximas fisicamente, separadas por uma linha imaginária, e apresentarem tantas diferenças e peculiaridades culturais, o próprio tecido urbano, se caracteriza como um atrativo bastante interessante.

As cidades apresentam diversos atrativos turísticos, que serão apresentados em seguida, sejam eles naturais ou histórico-culturais e artificiais. Segundo seus meios institucionais de divulgação, observamos uma variedade simplória de atrativos, porém como observado no capítulo anterior, há uma preocupação do poder público e da sociedade em criar novos atrativos, em melhorar os já existentes e explorar as potencialidades da região com qualidade e sustentabilidade.

As cidades trigêmeas, conforme se pôde observar nos capítulos anteriores, possuem marcados em sua história diversos aspectos interessantes e curiosos no que diz respeito às suas demarcações de limites e da consolidação do seu território. Aspectos que sem dúvidas refletem hoje na cultura e nos fatores socioeconômicos do cotidiano dessas cidades. As trigêmeas possuem características físicas semelhantes, porém, culturalmente são distintas e apresentam nitidamente essas diferenças, seja no idioma, nas tradições, na moeda e até mesmo nas relações de poder.

Vistas do alto as cidades trigêmeas confundem-se, como se pode observar na figura 19, e nesse sentido se torna interessante observar de que maneira elas são caracterizadas e como pode se saber onde está, se no Paraná, Santa Catarina ou Argentina. Na figura estão assinalados alguns pontos interessantes e importantes nos três municípios e que por meio das marcações pode se entender como estão distribuídos os seus centros administrativos, alguns pontos turísticos e ainda os pontos de entrada para o país vizinho.

Uma das maneiras de se perceber onde começa um estado e termina o outro é através dos postes de luz, pois as ruas situadas na divisa, no lado do Paraná têm postes na cor azul e verde e no lado catarinense são verde e amarelo, inclusive, com raras exceções no lado catarinense, sempre serão arredondados e do lado paranaense serão quadrados, como pode ser observado na figura 20, a qual mostra ao fundo um poste em Santa Catarina, e em primeiro plano um poste do Paraná.

Figura 19 - Imagem aérea das cidades trigêmeas.



Fonte: Google Maps (Adaptado por Rafael Carlos Prieto Fernandes), 2010.

Outro fator curioso e que possibilita essa diferenciação é o asfalto, que nestes pontos de divisa também é delimitado. Em algumas ruas, entre elas a Avenida 7 de

Setembro, percebe-se a diferença de territórios pela qualidade do asfalto, que atualmente é melhor do lado paranaense conforme figura 21, essa diferença se dá pelo fato de que em algum momento a prefeitura paranaense recebeu recursos para o asfaltamento e a catarinense não, por isso surgem algumas diferenças na qualidade da infraestrutura dessas cidades.

Figura 20 - Postes personalizados.



Figura 21 - Diferença no Asfalto em PR e SC.



Fonte: Rafael Carlos Prieto Fernandes, 2010.

A fronteira com a Argentina se dá de maneira oficial através de dois pontos aduaneiros, o Porto Seco e a aduana para turistas e pedestres, sendo o Porto Seco responsável pela movimentação de cargas, importação e exportação. Nas figuras 22 e 23 pode-se observar o Porto Seco e a Aduana de turistas.

Em 1977, após uma reunião de três dias em Brasília, oficializou-se a habilitação do Porto Seco de Dionísio Cerqueira, para "atender as necessidades do tráfego bilateral de cargas e passageiros" entre Brasil e Argentina, porém, passou por 20 anos de latência, sendo que só em 1997 é que o movimento da aduana verificou um incremento decididamente significativo na movimentação de cargas.

Figura 22 - Porto Seco



Figura 23 - Aduana de Turistas.



Fonte: Rafael Carlos Prieto Fernandes, 2010.

A partir de então a administração municipal cerqueirense tomou como objetivo a construção de uma nova aduana que fosse capaz de responder adequadamente a crescente passagem de caminhões. A mobilização da sociedade, através de seminários e a sua insistência junto à ministros e parlamentares em Brasília, foi fundamental para a construção do prédio da nova aduana em 1998.

O Porto Seco começou a atuar efetivamente apenas em 2003, quando recebeu as condições básicas para servir de posto de passagem das cargas de importação e exportação que se faziam sempre mais crescentes. Com 70% de investimento do estado e 30% em contrapartidas do município, além da constante colaboração da Ascoagrín - Associação Comercial e Agroindustrial de Dionísio Cerqueira e Barracão. Quando foi possível à Receita Federal alfandegar a área e, em agosto de 2003 entrou em operação o Ponto de Fronteira Alfandegado na única passagem catarinense direta aos países do Mercosul e importante corredor de exportação nesta região do Brasil (VIAMERCOSUL, 2009).

O Porto Seco se destaca por ser uma aduana integrada entre Brasil e Argentina e por se tratar de uma divisa seca, sem rios ou pontes, então no mesmo espaço físico se realizam as tarefas aduaneiras e sanitárias conjuntas de Brasil e Argentina, por isso chamada de Aduana Justaposta. Esses fatores se tornam vantagens para a sua utilização, além de estar em um lugar central, ponto estratégico que diminui as distâncias entre os principais mercados consumidores do Mercosul. Para os negócios com a Argentina e o Chile o Porto Seco é um redutor de

distâncias rodoviárias, com vantagens sobre os custos de transporte, devido à qualidade das rodovias e o tráfego relativamente baixo, além das estradas do sudoeste paranaense e do oeste catarinense não terem os custos de pedágios (VIAMERCOSUL, 2009).

O figura 24 mostra o quadro com as principais distâncias entre São Paulo e os principais mercados da Argentina e Chile, comparando a rota por Dionísio Cerqueira pelo Porto Seco ou por Uruguaiana-RS, através da chamada Rota Bioceânica.

Figura 24 - Quadro comparativo de distâncias.

DE SÃO PAULO PARA		VIA DIONÍSIO CERQUEIRA	VIA URUGUAIANA RS	REDUÇÃO
ARGENTINA	BUENOS AIRES	2208 km	2448 km	240 km
	POSADAS	1280 km	2146 km	866 km
	CORRIENTES	1573 km	2420 km	847 km
	SANTA FÉ	2023 km	2360 km	337 km
	SALTA	2202 km	3320 km	1118 km
	CÓRDOBA	2352 km	2592 km	240 km
	MENDONZA	2951 km	3191 km	240 km
CHILE	SANTIAGO	3304 km	3441 km	137 km
	ANTOFAGASTA	3067 km	4165 km	1098 km

A redução de distâncias pela rota de Dionísio Cerqueira é em média 200 km, se comparada com a rota de Foz do Iguaçu.

Fonte: Viamercosul.com.br, 2010.

Pode-se ter noção do fluxo de caminhões de carga e do volume financeiro que é movimentado no Porto Seco por meio das tabelas e dos gráficos abaixo.

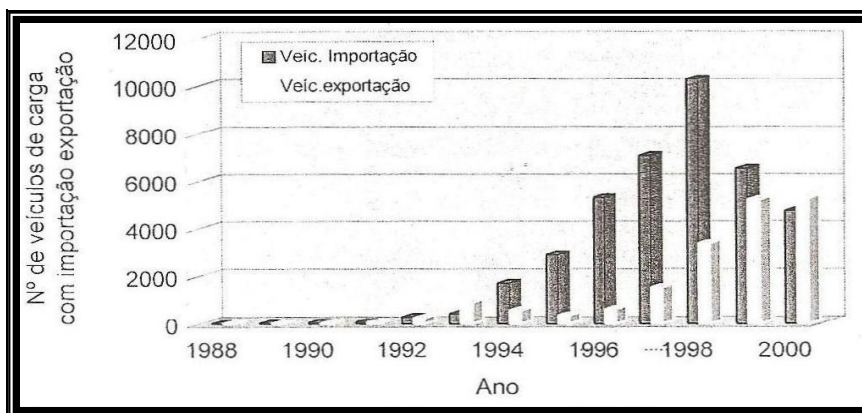
Figura 25 - Tabela de Movimento de Veículo de Carga – Importação e Exportação - 2009

MÊS	IMPORTAÇÃO			EXPORTAÇÃO			DTA				IMPORTAÇÃO / EXPORTAÇÃO			
	QT. VEIC	QT. DI	VALOR FOB US\$	QT. VEIC	QT. DDE	VALOR FOB US\$	QT. VEIC	VALOR FOB US\$	QT. VEIC	VALOR FOB US\$	QT. VEIC	QT. DOC.	MÉDIA VEIC. P/ DIA ÚTIL	TOTAL MÊS US\$
JAN	891	725	17.549.000	392	365	5.259.000	4	88.684	0		1.287	1.090	61,29	22.896.684
FEV	924	840	19.771.000	375	365	6.168.000	0		2	26.000	1.301	1205	72,28	25.965.000
MAR	1.382	1185	26.499.000	445	447	6.796.000	3	68.660	0		1.830	1632	83,18	33.363.660
ABR	1.246	1134	23.542.000	410	408	4.672.000	8	163.157	0		1.664	1542	83,20	28.377.157
MAI	1.282	1151	21.121.000	442	425	6.200.000	2	45.473	0		1.726	1576	86,30	27.366.473
JUN	1.361	1191	22.722.000	455	426	5.830.000	1	19.743	0		1.817	1617	86,52	28.571.743
JUL	1.370	1168	26.552.000	438	429	7.099.000	9	211.443	0		1.817	1597	79,00	33.862.443
AGO	1.028	915	21.339.000	451	419	14.517.000	6	104.739	0		1.485	1334	74,25	35.960.739
SET	1.254	1097	29.440.000	419	408	8.651.000	9	164.682	0		1.682	1505	80,10	38.255.682
OUT	954	804	21.655.000	251	255	4.929.000	19	894.395	0		1.224	1059	55,64	27.478.395
NOV	959	832	25.948.000	398	397	7.399.000	19	600.293	0		1.376	1229	68,80	33.947.293
DEZ	999	868	27.515.000	598	591	10.974.000	13	433.019	0		1.610	1459	76,67	38.922.019
TOTAL	13.650	11.910	283.653.000	5074	4935	88.494.000	93	2.794.288	2	26.000	18.819	16.845		374.967.288

Fonte: Receita Federal de Dionísio Cerqueira, 2010.

Ao analisar a tabela pode-se perceber a quantidade de veículos que transitam no Porto por mês é bastante grande, sendo que em todo o ano de 2009 foram 13.650 caminhões de carga de importação, e ao se comparar com a quantidade de veículos que passaram pelo Porto em 2000, nota-se uma grande diferença, pois naquele ano foram pouco mais de 4.000. Os números relativos à exportação já aparecem mais próximos, em 2009 transitaram pouco mais de 5.000 caminhões e em 2000 aproximadamente 5.000.

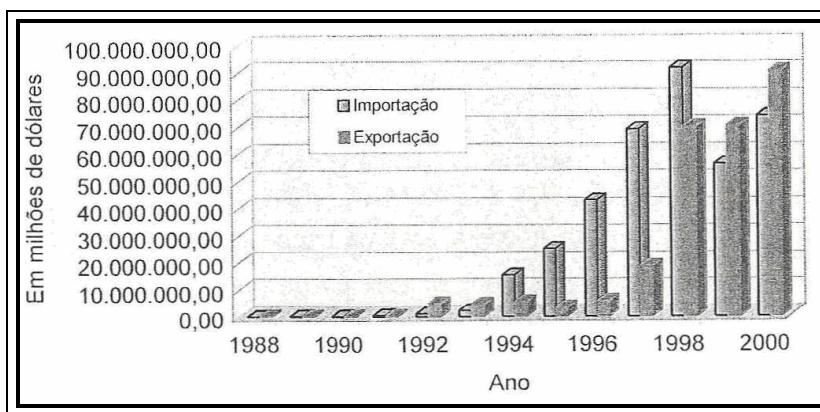
Figura 26 - Fluxo de caminhões transitados com operações de comércio exterior.



Fonte: FERRARI, 2003, p.235.

Segundo a prefeitura de Dionísio, o Porto é responsável por aproximadamente 40% da receita do município de Dionísio Cerqueira.

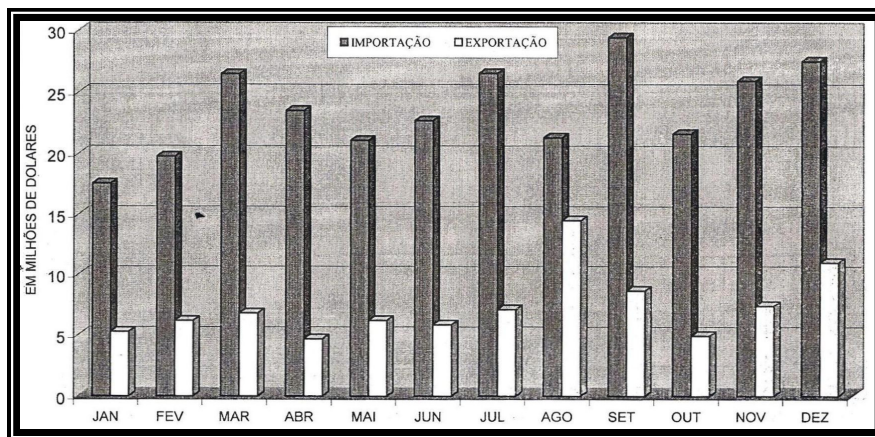
Figura 27 - Valor anual do movimento de importação e exportação.



Fonte: FERRARI, 2003, p.235.

Ainda ao se comparar os números existentes na tabela acima com a organizada por FERRARI 2003, com os dados de anos anteriores, pode-se notar a evolução do fluxo de importação e exportação. Em 2000 por exemplo, o fluxo de importação era significativamente menor que o de exportação, sendo que no ano de 2009 é bem ao contrário, pois o fluxo de importação é muito maior ao de exportação.

Figura 28 - Gráfico do Movimento de Importação e Exportação no Porto Seco em 2009.



Fonte: Receita Federal de Dionísio Cerqueira, 2010.

Contudo se observa que nos anos de 1988, 1990, 1992, 1994 e 1996 os valores eram insignificantes, e que foram crescendo de maneira gradual com o passar dos anos, aumentando cada vez mais esse movimento na aduana e também o fluxo de capital. O valor anual de movimento de importação e exportação que em 2000 girava em torno de 170 milhões de dólares, em 2009 chega a quase 375 milhões.

3.2. Políticas Públicas: Conjuntas e Individuais

Para entender a rotina político-administrativa das cidades trigêmeas, fez-se uma análise das políticas públicas referentes à integração desses municípios, sob os aspectos econômico, social e turístico, com o objetivo de melhorar o entendimento da dinâmica social e política dessa região tão complexa, e em seguida observou-se de que maneira é explorada a atividade turística.

Ao pesquisar as trigêmeas, observou-se o surgimento de uma preocupação do poder público responsável por essas cidades em unir esforços na criação e implementação de projetos conjuntos, voltados ao seu desenvolvimento. Essa

postura rompe as desavenças e conflitos históricos que feriram essa região no passado, e passa a planejar de maneira integrada os projetos voltados ao bem comum das trigêmeas.

Um dos projetos que tem dado resultados para a integração dos municípios vizinhos de Barracão e Dionísio Cerqueira, incluindo o novo município de Bom Jesus do Sul no Paraná, é o Consórcio Intermunicipal da Fronteira – CIF, sendo que Bernardo de Irigoyen não é componente do consórcio, mas indiretamente é beneficiado com as ações por ele desenvolvidas.

O CIF foi criado com o objetivo de buscar a execução de ações conjuntas nas variadas áreas do poder público entre os três municípios, primando por maior economia nos gastos públicos e também uma melhora na qualidade dos serviços prestados. Um exemplo das ações praticadas pelo consórcio é a Patrulha Rodoviária, que percorre os três municípios e que apresenta um resultado de suma importância, além de ganhar em tempo e economia, a qualidade do serviço é satisfatória, uma vez que se tem uma estrutura maior e diferenciada, além de um grande número de profissionais (JORNAL DA FRONTEIRA, 2009).

Outro exemplo é o projeto integrado que apóia no transporte dos pacientes dos municípios integrantes para os centros de saúde como Cascavel, Francisco Beltrão e Pato Branco, com dias alternados para cada município fazer o transporte.

Ainda na saúde também existe um projeto de readequação do Hospital Municipal de Dionísio Cerqueira, que por meio de recursos do Governo Federal tem como objetivo atender aos três municípios, evitando o deslocamento para outros municípios com maior estrutura.

Recentemente foram lançados dois projetos muito importantes para o desenvolvimento das cidades trigêmeas e representa um momento importante no processo de desenvolvimento conjunto delas, que cada vez mais se torna realidade na sua administração política, o que rompe a individualidade administrativa dos municípios e alcança resultados muito mais eficientes e efetivos. Os projetos foram lançados no dia 31 de julho de 2009 em Dionísio Cerqueira.

Um deles é o projeto desenvolvido em conjunto entre os três municípios, chamado Projeto Integrado de Turismo Brasil/Argentina, intitulado de “Parque Turístico Ambiental de Integração” que além do desenvolvimento Turístico e melhoramento da infra-estrutura, prevê a revitalização do Rio Peperi-Guaçu e do seu entorno. O local atualmente encontra-se degradado ambientalmente, com ocupações

irregulares. A idéia é preservar o meio ambiente e incentivar o turismo nas cidades de Barracão (PR), Dionísio Cerqueira (SC) e Bernardo de Irigoyen (Misiones), oferecendo aos mais de 100 mil turistas que por ali passam anualmente, uma estrutura melhor e mais apropriada, através do desenvolvimento do comércio regional e do setor de prestação de serviços, que devem gerar mais emprego e renda para a população (DIONÍSIO CERQUEIRA, 2009).

Será construído o Parque Turístico Ambiental de Integração em uma área de pouco mais de 3 mil metros lineares, que serpenteia a fronteira entre Brasil e Argentina, nos dois lados da fronteira, indo desde a Aduana de Turistas, em Dionísio Cerqueira, passando pela nascente do rio Peperi-Guaçu, pelo Marco Grande, Ascoagrin, Estação do Ofício, chegando até ao bairro Alvorada, em Barracão.

O projeto terá lagos artificiais, quiosques, pistas de caminhadas, mobiliários, portais, marcos e diversos outros espaços, estruturas e ambientes de intercâmbio cultural e social, todos com ligação e significados que destacam a integração entre Brasil e Argentina. O parque também irá revitalizar áreas ambientalmente degradadas e as nascentes do rio Peperi-Guaçu.

A implantação do projeto será em etapas e o investimento total previsto, entre construções, revitalização ambiental e infraestrutura, é de R\$ 8,6 milhões. O valor será dividido, proporcionalmente, entre o governo brasileiro e o argentino, e também de Santa Catarina, Paraná e Misiones.

A estimativa diária é de que 1,5 mil veículos passem na aduana de Dionísio Cerqueira, na fronteira com Santa Catarina e Paraná. Parte deste fluxo é de turistas que aproveitam a diferença cambial para fazer compras na Argentina e a outra parte são turistas argentinos que desfrutam de férias no Brasil. O objetivo do projeto é criar um local de integração, onde a união das duas culturas impulse a atividade turística, comercial e cultural de toda a região (DIONÍSIO CERQUEIRA, 2009).

O segundo é o Projeto Líder para o Desenvolvimento Regional, o qual terá a participação do Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas no Paraná- SEBRAE/PR, SEBRAE/SC, Fórum de Integração Municipal Transfronteiriço, Consórcio Intermunicipal da Fronteira - CIF e Projeto de Desenvolvimento do Sudoeste do Paraná e Oeste de Santa Catarina na Região da Faixa de Fronteira com o Extremo-Oriente da Argentina (Profronteira) (SEBRAE/PR, 2009).

A lógica desses projetos, elaborados em conjunto pelas lideranças das cidades se enquadram na explicação de Nascimento:

A ampliação do poder de decisão da esfera local sobre seu presente e seu futuro, atribuindo-lhe autonomia e maior capacidade de gerência sobre seu território com maior capacidade na arrecadação de receitas e maior independência na elaboração e promoção de estratégias que visem o desenvolvimento, contribuiria para o exercício da democracia ao permitir a participação das organizações que constituem a sociedade local na esfera político-administrativa. Em outros termos, trata-se da busca de uma maior coesão e interação entre os agentes locais e a esfera de decisão, condição primaz para uma participação democrática da população na instância política local. Tal organização dada por meio de instâncias, algumas já instituídas como fóruns regionais, conselhos ou agências locais de desenvolvimento, consórcios intermunicipais, comitê de bacias hidrográficas, entre outros, constituiriam uma verdadeira governança local dada por uma administração conjunta, coordenada e institucionalizada dos agentes sociais locais: estado (principalmente prefeituras), iniciativa privada e sociedade civil (NASCIMENTO Jr, 2006, p. 4).

O projeto Líder une os setores público e privado, e o terceiro setor, integrando o trabalho de forma articulada, em torno de objetivos e ações comuns, ampliando as potencialidades e agilizando os processos de desenvolvimento integrado e sustentável da região. O SEBRAE vai ajudar na metodologia, capacitação e monitoramento das ações. Os recursos para o projeto Líder são provenientes do próprio SEBRAE.

Na apresentação dos projetos estavam presentes autoridades dos dois países, entre elas os Ministros do Turismo do Brasil e da Argentina, os Governadores do Paraná, de Santa Catarina e da Província de Misiones, além dos secretários estaduais do turismo, deputados federais e estaduais e 37 prefeitos da área de fronteira, conforme mostra a foto abaixo. A presença de todas essas autoridades e agentes políticos, fundamentais para o desenvolvimento socioeconômico e turístico da região, mostra a preocupação e a atenção dispensada por esses para com as trigêmeas.

Figura 29 - O governador de SC, Luiz Henrique, na apresentação dos Projetos.



Fonte: Camara dos Vereadores de Dionísio Cerqueira, 2009.

O Líder é um programa de mobilização, qualificação e integração de lideranças, que estimula o alinhamento das demandas no plano local e a respectiva convergência das políticas de fomento estaduais e nacionais, com ênfase na criação do ambiente favorável aos pequenos negócios para o desenvolvimento regional sustentável, segundo o diretor técnico do Sebrae/SC, Anacleto Ângelo Ortigara (SEBRAE/SC, 2009).

A prioridade é a capacitação e formação de lideranças com base nos conceitos da preparação dos indivíduos envolvidos, mudando atitudes e sua conseqüente atuação em ações coletivas, buscando o estabelecimento de uma governança regional e conseqüente criação de condições e ambientes favoráveis à inserção das micro e pequenas empresas no processo de desenvolvimento. Estão envolvidos os municípios do sudoeste do Paraná, do extremo-oeste Catarinense e quatro municipalidades da província de Misiones (Argentina), integrantes da mesorregião de Fronteira.

Participarão do programa empresários, gestores municipais e do terceiro setor, com perfil de liderança e potencial de atuação para o desenvolvimento sustentável. O objetivo é apoiar a mobilização de lideranças para a criação, formulação e implantação de um programa de desenvolvimento regional e seus mecanismos de sustentação, congregando e integrando os setores público, privado e terceiro setor, fundado em paradigmas e cultura empreendedora.

Segundo o diretor superintendente do Sebrae/SC, Carlos Guilherme Zigelli, é muito comum o desencontro de prioridades ou conflito de agendas. Com acentuada freqüência, os gestores públicos e privados, ao assumirem os seus papéis, encontram-se despreparados para liderar o processo de desenvolvimento

organizacional, local ou regional. Em boa parte dos municípios, os setores Público e Privado atuam desarticulados e algumas vezes com objetivos conflitantes. Em sua maioria, não há definições sobre rumos estratégicos de desenvolvimento e gestão. “Na maioria das vezes, a planificação nas esferas local e regional não têm sucesso ou continuidade porque as pessoas envolvidas não têm capacidade técnica suficiente ou não estão motivadas para a mudança e tendem à resistência e à inércia, com medo de riscos,” acrescenta (SEBRAE/SC, 2009).

Outro projeto, este desenvolvido pelo SEBRAE regional paranaense, é o Pró-Fronteira, idealizado pelos fóruns de desenvolvimento local, onde líderes empresariais, prefeitos, vereadores, secretários e representantes da sociedade civil discutiam uma visão de futuro comum para os municípios. O projeto vislumbra uma aproximação profunda entre as regiões (desde Posadas - Argentina até Palmas - Brasil) integrando as regiões e desenvolvendo uma nova plataforma de negócios, logística, cultura e turismo.

O projeto visa a Cooperação Transfronteiriça e abrange mais de vinte municípios da região de fronteira do Paraná, Santa Catarina e da Argentina.

Considera-se que a base para a cooperação transfronteiriça, consiste em criar um suporte institucional que se concretize no nascimento de duas comissões regionais, uma na Província de Misiones/AR e outra nos Estados do PR e SC no Brasil (SEBRAE/PR, 2008).

Ainda, visando a integração cultural e a otimização das relações existentes na fronteira, existe o Programa Escolas Bilíngües de Fronteira – PEBF, que visa a integração cultural entre cidades fronteiriças do Brasil e Argentina.

O Programa nasceu da necessidade de estreitar laços de interculturalidade entre cidades vizinhas de países que fazem fronteira com o Brasil. É um esforço binacional argentino-brasileiro para construção de uma Identidade Regional Bilíngüe e Intercultural no marco de uma cultura de paz e de cooperação interfronteiriça (MEC, 2009).

A primeira Reunião Técnica Bilateral das equipes dos dois Ministérios de Educação da Argentina e do Brasil ocorreu em dezembro de 2004, em Buenos Aires, na ocasião foi lembrada que a última ação específica para fronteiras da Argentina foi um projeto do governo militar, nos anos setenta, intitulado ‘Marchemos hacia las Fronteras’ que formulava uma parceria entre a Gendarmeria Nacional (tropa que

cuida das fronteiras, correspondente à Polícia Federal brasileira) e as escolas, para uma 'educação de defesa' em relação ao expansionismo dos países vizinhos.

Houve, portanto, uma radical mudança de perspectiva nas relações entre a Argentina e o Brasil nos últimos 20 anos, o que coloca os dois ministérios, neste momento histórico, em estreita cooperação para a construção de uma cidadania Regional, bilíngüe e intercultural, propugnando uma cultura de paz e de cooperação interfronteiriça (MEC, 2009).

Durante 2005 o programa envolveu duas escolas argentinas, uma em Bernardo de Irigoyen, Misiones, e a outra em Paso de los Libres, Corrientes, e duas escolas brasileiras, uma em Dionísio Cerqueira, em Santa Catarina, e outra em Uruguaiana, Rio Grande do Sul. Em 2006 o programa é expandido para outras escolas da fronteira, e a perspectiva é que aumente a cada ano.

Em março de 2008, é criado o "Modelo de ensino comum em escolas de zona de fronteira, a partir do desenvolvimento de um programa para a educação intercultural, com ênfase no ensino do português e do espanhol", uma espécie de cartilha que amarra os passos e os detalhes de se implementar o programa nas escolas de fronteira entre Brasil e Argentina.

O governo federal, através do Ministério da Integração Nacional, possui o Programa de Promoção da Sustentabilidade de Espaços Sub-Regionais – PROMESO, o qual procura desenvolver iniciativas que valorizem e estimulem as vocações produtivas locais, não sem antes terem sido diagnosticadas, priorizadas e selecionadas por meio de organizações sociais existentes ou estimuladas a se constituir, capazes de recuperar auto-estimas e cidadanias adormecidas pela estagnação e desesperança antes predominantes nesses espaços.

Dentre as áreas de implantação do programa, está a Mesorregião Grande Fronteira do Mercosul, a qual compreende 396 municípios, sendo 223 no norte do Rio Grande do Sul, 131 no oeste de Santa Catarina e 42 no sudoeste do Paraná. Possui uma área total de 120.763 km² e população de 3.815.791 habitantes (estimativa de 2007 – IBGE).

O programa possui vários projetos para essa Mesorregião, sendo que os mais abrangentes e que envolvem uma área maior dos estados brasileiros de Santa Catarina e Paraná são, o de fortalecimento de agroindústrias familiares e o de fortalecimento da piscicultura (PROMESO, 2009).

A área de atuação do programa nessa Mesorregião pode ser observada na figura abaixo.

Figura 30 - Área de atuação do programa na Mesorregião Grande Fronteira do Mercosul.



Fonte: PROMESO, Ministério da Integração Nacional, 2009.

Além desses projetos e do empenho observado por parte do governo Estadual e quadro Federal, pode-se observar um esforço natural por parte da sociedade que através de eventos, ações e iniciativas populares, promovem a aproximação e a interação entre a população das três cidades.

Uma iniciativa que partiu da sociedade e que representa muito bem a relação entre as trigêmeas, mais particularmente a interação social que existe entre elas é a Capela Internacional das Padroeiras do Brasil e Argentina, que foi construída na divisa entre os dois países, sendo que uma parte dela fica do lado argentino, com uma imagem da sua padroeira e outra do lado brasileiro também com sua padroeira, como pode ser observado nas figuras abaixo. As missas são realizadas todas as terças-feiras às 19h, com brasileiros e argentinos contemplando juntos as duas padroeiras. As figuras representam a união dos povos da fronteira e o respeito que sentem entre si, além de mostrar a sensível linha que os divide e ao mesmo tempo os une.

Figura 31 – Capela Internacional.



Figura 32 - Missa em homenagem às padroeiras.



Fonte: Rafael Carlos Prieto Fernandes, 2010.

Nas figuras acima podemos observar na da esquerda a imagem de Nossa Senhora Aparecida, padroeira do Brasil, no lado brasileiro e de costas a imagem de Nossa Senhora de Luján, padroeira da Argentina, do lado argentino. E na figura da direita a missa semanal realizada por brasileiros e argentinos em homenagem às suas padroeiras.

3.3. O Turismo como Possibilidade de Desenvolvimento

Após os levantamentos realizados sobre as cidades trigêmeas e analisado o seu valor histórico, devido ao processo conturbado e violento de formação e colonização, discutidos ao longo do trabalho, somado á complexidade inerente a fronteira e a potencialidade turística desses municípios, torna-se clara a propensão turística da região, sendo que para isso fica clara a necessidade de medidas e iniciativas para seu pleno desenvolvimento.

A vontade de se fomentar o Turismo pode ser vista nos projetos integrados, citados anteriormente, os quais buscam a aproximação cultural e político-administrativa das cidades vizinhas, promovendo o turismo como base para o desenvolvimento, fato possível de se observar nas prefeituras das cidades e por meio de conversas com os responsáveis pelo seu planejamento.

Nesse sentido o Turismo surge como peça fundamental para esse desenvolvimento local e regional, uma vez que os municípios possuem atrativos

naturais e histórico-culturais, e ainda, um significativo potencial turístico a ser explorado.

Contudo, o que se percebe nos meios institucionais de divulgação das cidades, particularmente nos *sites*, é que a divulgação dos seus produtos e atrativos turísticos é bastante falha, havendo uma carência de informações, e nas cidades há uma falta de sinalização turística tornando-se difícil para o turista se localizar.

Ao analisar os projetos voltados ao desenvolvimento turístico regional, como o Parque Turístico Ambiental de Integração e o Projeto Líder, o que se nota é que há uma tentativa em “recuperar o tempo perdido”, no sentido de que o poder político das cidades já deveria ter despendido esforços a esses aspectos de desenvolvimento turístico integrado, explorando os pontos fortes da fronteira, porém, não havia o feito.

Todavia não é difícil de se entender o porquê dessa preocupação aparentemente tardia com o planejamento conjunto, pois como já debatido, de fato esse planejamento se fazia praticamente impossível com as antigas políticas nacionais, e também do governo argentino, de ocupação das áreas devolutas, quando se via o país vizinho com hostilidade, pois estavam disputando o território.

Aproveitando o momento favorável das relações internacionais entre Brasil e Argentina e o fato da superação das desavenças do passado e da iniciativa desses países em promover o desenvolvimento integrado, esse é o momento em que os agentes políticos e os líderes da sociedade, responsáveis por planejar as cidades, devem aumentar seus esforços no sentido de planejar a atividade turística de maneira sustentável, seja no investimento em infraestrutura básica, turística, ou no fomento da divulgação institucional e promoção do Turismo.

Ao mencionar o planejar do turismo, e conforme a oportuna citação de Yázigi (2002, p. 70), feita no primeiro capítulo desse trabalho na página 28, referente ao conceito de planejamento turístico, pois o autor explica de maneira simples e objetiva essa atividade complexa e essencial para o desenvolvimento do turismo, e que se aplicada de maneira integral no processo de planejamento turístico terá sempre resultados positivos.

Para o sucesso dos projetos apresentados, será imprescindível um planejamento efetivamente integrado entre as autoridades políticas das cidades trigêmeas, pois eles devem atender as necessidades comuns dos três municípios, e com relação ao Turismo, além do empenho do Poder Público no sentido de ofertar a

região como produto turístico, deve atentar para uma ação ampla de conscientização da população local acerca dessa atividade, como os benefícios diretos e indiretos gerados por ela, bem como a importância da qualidade na receptividade, enfim, inculcar na mente da população que todos devem estar voltados para o mesmo objetivo.

Como parte fundamental para esse planejamento turístico se faz necessário o levantamento dos atrativos e do potencial existente nas cidades.

As trigêmeas oferecem um excelente atrativo histórico-cultural comum entre elas que é o Marco das Três Fronteiras ou Marco Grande, inaugurado em 1903, onde se pode colocar um pé no Paraná, outro em Santa Catarina e esticar o braço em território argentino, conforme figura 33, na qual pode-se observá-lo e a calçada que separa o território brasileiro do argentino.

Figura 33 – Marco Grande.



Fonte: Rafael Carlos Prieto Fernandes, 2010.

Santa Catarina separa seu território em oito regiões turísticas, sendo elas: Caminho dos Príncipes, Vale do Contestado, Costa Verde e Mar, Vale Europeu, Grande Florianópolis, Encantos do Sul e Caminho dos Cânions, Serra Catarinense e a Grande Oeste, que justamente é a região que se refere ao objeto de estudo dessa pesquisa (SANTUR, 2009). Nela se encontram diversas cidades turísticas, dentre elas Dionísio Cerqueira, onde possui um atrativo natural bastante significativo que é o Cânion do Assentamento, localizado no Assentamento Conquista da Fronteira,

com trilha ecológica e quatro cachoeiras, sendo a última delas com 62 m de altura, uma das mais altas da região e além desses, a Cachoeira do Toldo, também em Dionísio Cerqueira, situada a 8 km do centro da cidade, oferece além das belezas naturais, estrutura para lazer e recreação.

Figura 34 - Cânion do Assentamento.



Fonte: www.datrilha.com.br, acesso em 15/01/2010.

Além dessas, existem muitas quedas d'água que mesmo sem qualquer tipo de infraestrutura, algumas oferecem condições para se desenvolver o turismo de aventura, como é o caso do Salto do Centro de Produção (Barracão), com uma queda livre de 40 m. O salto Peperi-Guaçu, situado na divisa dos municípios de Dionísio Cerqueira (SC) e Bernardo Irigoyen (Argentina), também é uma boa opção para os praticantes de caminhadas e de roteiros de aventura (PARANÁ, 2009).

Somados aos atrativos já vistos, os municípios oferecem eventos e outras opções de turismo, como é o caso do turismo religioso.

O evento que se destaca é a Festa da Integração, realizada todos os anos no mês de março no Centro de Eventos de Dionísio Cerqueira, além de comemorar o aniversário do município, o objetivo é promover a integração dos municípios vizinhos

e da comunidade da tri-fronteira, a festa é desenvolvida por meio de uma variada gama de atividades esportivas, artísticas, culturais, comerciais, festivas, gastronômicas e de promoção social, que incrementam a integração das culturas microrregionais e destacam as potencialidades comerciais e industriais.

O evento reúne cerca de 50 mil pessoas, e o acesso às feiras, atividades, e aos shows se dá de forma gratuita.

A estrutura do Centro de Eventos consiste numa área fechada por tela, com um total de mais de sete mil metros quadrados. Desse espaço físico, 1.760m² é de área construída, onde será a Feira Comercial. As apresentações culturais, artísticas e shows terão arena própria ao lado do Centro de Eventos, onde também as entidades terão seus espaços, as chamadas “barracas”.

Figura 35 - Convite da Festa da Integração 2010.



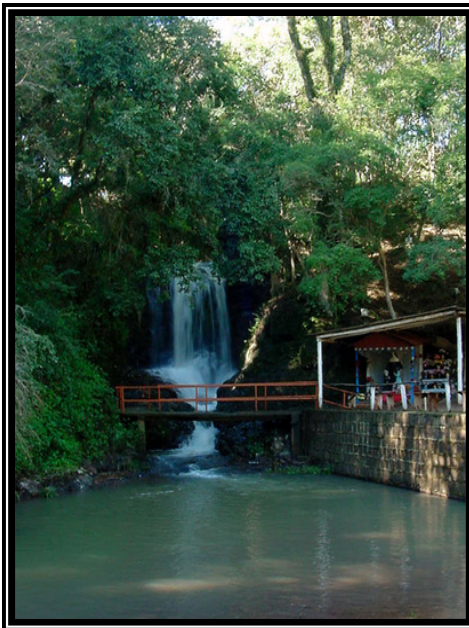
Fonte: www.festadaintegracao.com, acesso em 18/02/2010.

A Gruta de Santa Emília é um atrativo que representa o turismo religioso na região, devido á história (de quase um século) de um caçador que passava por ali, escorregou e caiu de um barranco de pedras ficando bastante ferido. E que ao retomar a consciência, depois do atordoamento, observou em sua frente uma gruta com uma estalactite, cujo formato era do manto de uma santa vista de costas, que ele julgou ser Santa Emília de Rodat, da qual era devoto.

Lavando-se e bebendo a água que gotejava de tal pedra, sentiu-se recuperado e atribuiu o milagre a esta Santa. Com o passar do tempo este caçador ergueu no local da gruta uma capelinha em homenagem a Santa e a partir daí o número de devotos aumenta cada vez mais.

A gruta está em uma área de 10.000 m², bastante arborizada, com vertentes naturais de água e uma completa infraestrutura para atender os visitantes. Localiza-se no distrito de Siqueira Bello a 25 km de Barracão (PARANÁ, 2009).

Figura 36 - Gruta de Santa Emília de Rodat.



Fonte: www.panoramio.com, acesso em 15/01/2010.

As opções de atrativos em Bernardo de Irigoyen são bem modestas, inclusive segundo o Secretário de Comunicação Social da prefeitura do município, a cidade não possui uma atividade turística significativa e também não tem muitos planos para desenvolvê-la, porém, como visto anteriormente, o projeto do Parque Turístico Ambiental de Integração contempla e beneficiará o município argentino.

Uma opção que atrai muitos turistas para a cidade, e que sem dúvidas é a de maior vulto em termos de fluxo de pessoas e também de injeção de capital é o turismo de compras, devido à relação cambial entre os dois países que favorece o comércio no lado argentino, gerando divisas e movimentando aquela economia de

maneira tão forte que hoje é a atividade de maior importância para a economia municipal.

Tal atividade, ao mesmo tempo que movimenta e aquece a economia de Bernardo de Irigoyen prejudica de maneira significativa o comércio nas duas vizinhas brasileiras, principalmente de roupas, calçados e os postos de combustíveis.

São lojas e pequenos mercados que vendem diversos tipos de produtos de qualidade e com o preço bastante atraente, como os vinhos que são muito procurados. O comércio argentino aceita Real, Peso e Dólar, além de cheques e cartões de crédito e débito, o que facilita as compras para os turistas.

Ao passar pela aduana, logo na primeira quadra em território argentino se encontram concentradas essas lojas e mercados, em dias com bastante movimento a fila para atravessar a aduana é tão grande que pode demorar até uma hora e meia e o número de turistas pode passar de mil.

Figura 37 - Comércio em Bernardo de Irigoyen.



Fonte: Rafael Carlos Prieto Fernandes, 2010.

iiitvar b2 a e

do CONTRAN (Conselho Nacional de Trânsito) em maio de 2007, havendo a partir daí maior fiscalização, e os motoristas que não as tiverem sofrerão as sanções previstas no art. 232 do Código de Trânsito Brasileiro (GAZETA DO POVO).

Bernardo de Irigoyen possui outro atrativo que é o Cassino que atrai muitos turistas em busca dos jogos que não são permitidos no Brasil. O reflexo desse fluxo de turistas não apenas é bom para a cidade argentina, mas também para as duas vizinhas brasileiras que se beneficiam diretamente desse movimento, pois esses turistas muitas vezes se hospedam em hotéis e se alimentam em restaurantes de Barracão e Dionísio Cerqueira. Bernardo Irigoyen não oferece hotéis perto da divisa com o Brasil, porém, as vizinhas brasileiras dispõem de dois bons hotéis próximos a aduana, o Iguazú em Dionísio Cerqueira e em Barracão o hotel Província.

Figura 39 - Cassino em Bernardo de Irigoyen.



Fonte: Rafael Carlos Prieto Fernandes, 2010.

Um atrativo comum entre as trigêmeas e que pode ser visto nas figuras 40 e 41, é o local onde se encontram em um mesmo ponto 8 divisas, sendo elas: a divisa entre dois países, dois estados e uma província e três municípios. No local foram construídos em 2003, monumentos em homenagem ao centenário da fundação da vila que deu origem às trigêmeas e da demarcação entre Brasil e Argentina.

Foi nesse mesmo ponto que foram definidas as demarcações entre Brasil e Argentina pelo presidente dos EUA, Grover Cleveland, através do Laudo Arbitral de 1895, e alguns anos mais tarde em 1916 entre os Estados do Paraná e Santa Catarina, conforme já foi visto no segundo capítulo desse trabalho.

Figura 40 - Monumentos na divisa.



Figura 41 – Monumento do lado brasileiro.



Fonte: Rafael Carlos Prieto Fernandes, 2010.

A calçada que pode ser observada na Figura 42, tem 3,5 km de extensão e percorre uma boa parte da divisa entre Brasil e Argentina, é um local de lazer para os cidadãos das três cidades, que diariamente fazem sua caminhada. O calçadão tem iluminação e passa por pontos interessantes como a Capela Internacional, o Marco Grande e os monumentos do centenário.

Figura 42 - Calçadão que divide os países.



Fonte: Rafael Carlos Prieto Fernandes, 2010.

As opções de turismo que as trigêmeas oferecem ainda estão aquém das suas potencialidades, como apresentado anteriormente, os meios institucionais de divulgação não o fazem de maneira clara e eficiente, pois não apresentam todos os atrativos que as cidades possuem e aqueles que apresenta, o faz de maneira simples e pouco atrativa, o que prejudica a imagem dessas cidades e o fomento da atividade turística, por falta de atenção e comprometimento dos órgãos responsáveis pela atividade.

Os atores políticos e sociais locais devem atentar-se à esses detalhes que são muito simples e que fazem toda a diferença no momento de se escolher um destino turístico, pois a propaganda é responsável por atrair e convencer o turista a visitar determinado lugar, para tanto, no que se refere às trigêmeas, devem explorar a singularidade e o valor turístico que a presença da fronteira representa, como a complexidade sócioespacial e particularmente a dinâmica social das trigêmeas, promover e planejar a atividade turística de maneira integrada e condizente com a potencialidade turística e principalmente pelo valor histórico-cultural regional.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

No processo de construção da pesquisa, pretendeu-se, de maneira detalhada e aprofundada, estudar todo o processo histórico de construção e produção do espaço das trigêmeas, desde a ocupação, colonização e a definição de seus limites e fronteiras, bem como estudar a individualidade de cada uma delas, dando ênfase a atividade turística, com o levantamento de seus atrativos e com a análise de suas potencialidades, e em seguida analisar se existe interesse do poder público dos municípios em desenvolver uma atividade planejada e integrada para o desenvolvimento turístico conjunto.

Para se atingir os objetivos propostos, foram abordados alguns conceitos essenciais para o entendimento e a contextualização teórica do objeto de estudo, como território, limites, fronteira, poder e turismo, e muitos outros fundamentais para a construção de um trabalho com base numa pesquisa apurada, na qual buscou-se apresentar e discutir olhares de diversos autores especialistas no assunto.

Buscou-se também entender a dinâmica político-administrativa e social das cidades por meio de visitas e pesquisas em diversos órgãos municipais das três cidades e do levantamento das Políticas Públicas criadas em conjunto entre os municípios, como é o caso de projetos voltados ao desenvolvimento socioeconômico, cultural e turístico, objetivando o desenvolvimento integrado.

Ao aprofundar os estudos em torno desses projetos, observou-se respostas para algumas perguntas deixadas no início do trabalho, pois ao se deparar com esses vários projetos integrados de desenvolvimento conjunto, em diversas áreas, como é o caso da saúde, turismo, economia enfim, nota-se que há, por parte das lideranças políticas, preocupação e esforços suficientes para promover de maneira efetiva, o desenvolvimento conjunto desses municípios.

As cidades trigêmeas apresentam fatores interessantes, que juntos constroem um objeto de estudo complexo e útil para pesquisas acadêmicas, pois vivenciam no seu cotidiano uma confluência de conceitos essenciais e bastante discutidos na Geografia como suas territorialidades, redes, o território e a fronteira.

Ao observar o processo de formação socioespacial, marcado por fatores importantes para a história do país, como a questão de limites entre Brasil e Argentina, a Guerra do Contestado e o Levante dos Posseiros, somados à questão

fronteiriça, ofereceram subsídios suficientes para uma análise turística da região, na qual foram levantados seus principais atrativos e analisada a sua potencialidade e propensão turística.

Ao realizar esta pesquisa, particularmente, por ocasião da visita *in loco*, pôde-se constatar e sentir essa complexidade, real e evidente, existente nessas cidades dotadas de tamanha variedade de aspectos sócio culturais curiosos, por se tratar de uma fronteira entre dois países de costumes, hábitos e línguas diferentes, e uma divisa entre dois estados. Tais aspectos, somados aos fatores sócio culturais presentes no conjunto das trigêmeas aumentaram ainda mais essa complexidade e o anseio de estudá-las.

Ao mesmo tempo, ao deparar-se com as cidades trigêmeas, separadas por uma linha tênue (muitas vezes dita como imaginária), fica difícil de perceber fisicamente onde termina uma e onde começa a outra, como discutido e sustentado por imagens no corpo do trabalho. Porém, as diferenças sócioeconômicas e culturais mostraram-se bastante nítidas, observadas facilmente num curto espaço físico-temporal, como é o caso do idioma, da moeda e de outros aspectos claros que se podem notar nas cidades.

Esses fatores, não necessariamente visíveis ou tangíveis, particulares ao objeto de estudo se configuram em um atrativo turístico, singular e bastante curioso e quando somados à outros citados no capítulo anterior, naturais ou histórico-culturais, passam a fortalecer a propensão turística das trigêmeas, com um significativo potencial a ser explorado.

No que diz respeito à atividade turística nas cidades trigêmeas, procurou-se buscar em todas elas, informações acerca da importância que seus governantes ou responsáveis por órgãos específicos dão ao seu desenvolvimento, buscou-se conhecer seus atrativos e seus produtos turísticos, e também apurar *in loco*, quais são suas reais potencialidades turísticas.

A despeito dos resultados encontrados sobre as iniciativas públicas para o desenvolvimento conjunto, como é o caso dos projetos de planejamento turístico integrado entre as cidades e, na visita *in loco*, o entusiasmo dos órgãos responsáveis pela sua implantação, o que se encontra na realidade das trigêmeas são meios institucionais de divulgação, como é o caso dos *sites* das prefeituras, desatualizados ou muito deficientes de informação e conteúdo, tanto carentes de dados gerais como turísticos, sendo essas excelentes ferramentas para a divulgação

do município e que estão sendo subutilizadas, necessitando por parte de seus responsáveis maior atenção e empenho.

Outro fator que é de suma importância para o turismo e que observou-se ser deficiente nas cidades é a sinalização de trânsito e turística, o que prejudica a atividade e o tráfego dos turistas pelas trigêmeas, mesmo se tratando de cidades pequenas é fundamental que haja essa sinalização clara para facilitar a vida dos turistas pelas cidades.

Contudo, o que se observa é que, na prática, embora tenha potencial e atrativos suficientes para o desenvolvimento efetivo da atividade, o turismo nas trigêmeas ainda carece de maior atenção e planejamento, e que sem dúvidas com a atuação eficiente do estado e da sociedade a atividade pode alcançar níveis muito melhores, trazendo investimentos e capital para as cidades e gerando emprego e renda para os seus cidadãos.

Por outro lado, o que se pode sentir é que de fato há uma mobilização e uma intensão em se aproximar do vizinho, não apenas por parte do poder público mas também por parte da sociedade, que por meio de iniciativas populares, como é o caso da missa semanal em homenagem as padroeiras dos dois países, se unem e estreitam os laços de amizade entre as cidades e os países, promovendo e afirmando o foco na integração transfronteiriça.

As trigêmeas apesar das suas diferenças e da complexidade da fronteira, estudada e discutida ao longo do trabalho, vivem em harmonia e isso se faz nítido no seu cotidiano, pois as prefeituras mantêm uma relação próxima e amigável e a sociedade, no conjunto das trigêmeas é bastante semelhante e integrada, compartilhando em um espaço único relações fraternas em todos os seus níveis. Fato estabelecido pela própria convivência de viver em lugares diferentes e no mesmo espaço geográfico.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ACERENZA, Miguel Angel. **Administração do Turismo**: conceituação e organização. Tradução de Graciela Rabuske Hendges. Bauru, SP: EDUC, 2002.

AFONSO, Eduardo José. **O Contestado**. São Paulo: Ática, 1994.

CARVALHO, J. D; e SANTOS, N. P. Trabalho apresentado sobre políticas públicas no Instituto de Psicologia da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2007.

ALVES, Pedro Assumpção; e MATTEI, Lauro Francisco. **Migrações no Oeste Catarinense: História e Elementos Explicativos**. Trabalho apresentado no XV Encontro Nacional de Estudos Populacionais, ABEP. Caxambu - MG, 2006.

AMEOSC: Disponível em: www.ameosc.org.br, acesso em 08 ago 2009.

ANDRADE, V. J. **Turismo - fundamentos e dimensões**. São Paulo: Ática, 2002.

ARRILLAGA, José Ignacio de. **Introdução ao Estudo do Turismo**. Rio de Janeiro: Rio, 1976.

BANDEIRA, Emilia; e SANTOS, Valkíria Trindade de Almeida. **Desenvolvimento local: sustentabilidade ou Subordinação?**. Universidade Estadual de Maringá. 2006.

BARRACAO: Disponível em: <http://www.barracao.pr.gov.br>. Acesso em 10 jul 2009.

BAVARESCO, Paulo Ricardo. **Colonização do Extremo Oeste Catarinense**: contribuições para a história campestre da América Latina. In: VII Congresso Latino Americano de Sociologia Rural - La cuestión rural en América Latina: Exclusión y Resistência Social, 2006, v. 01 Quito - Equador.

BECKER, Bertha K. **O uso político do território**: questões a partir de uma visão do terceiro mundo. In: BECKER, B. K; COSTA, R; SILVEIRA, C. (org.) abordagens políticas da espacialidade. Rio de Janeiro: UFRJ, 1983, p. 1-21.

BECKER, Bertha K. **A Geopolítica na virada do milênio: logística e desenvolvimento sustentável**. In: CASTRO, I. E; Gomes, P. C. C; e Corrêa, R. L. (orgs). Geografia: Conceitos e Temas. 10 ed. Rio de Janeiro; Bertrand Brasil, 2007, p. 271-308.

BENI, M. C. **Análise estrutural do turismo**. 3. ed. São Paulo: SENAC, 2000.

BERNARDO DE IRIGOYEN. Prefeitura Municipal de Bernardo de Irigoyen, 2010.

BIESEK, Elizete Írio. **Território Federal do Iguaçu**. Disponível em www.diaadiaeducacao.pr.gov.br. Acesso em 20 Dez 2009.

BOJUNGA, C. e PORTELA, F. **Fronteiras: viagem ao Brasil desconhecido**. Alfa-Omega. São Paulo. 1978.

BONNEMAISON, J. **Viagem em torno do território**. Geografia cultural: um século (3) Organizadores: Roberto Lobato Corrêa, Zeny Rosendahl. EdUERJ. Rio de Janeiro. 2002.

BOURDIEU, P. A **Economia das Trocas Lingüísticas**. EDUSP. São Paulo. 1996.

BUARQUE, Sergio C. **Metodologia de planejamento do desenvolvimento local e municipal sustentável**. Brasília, junho de 1999.

CAMARA DOS VEREADORES DE DIONÍSIO CERQUEIRA. Disponível em: www.camaradc.sc.gov.br/home/noticias.php?id=175. Acesso em 20 set 2009.

CAMMARATA, E. B. **El turismo en Misiones en el espacio transfronterizo con Paraguay y Brasil**. Situación actual, formas de integración y desarrollo desde una perspectiva geográfica. (2001) Tesis para optar por el grado de doctor en Ciencias Geográficas. Tutor: Dr. Eros Salinas Chávez. Co-Tutor: Dr. Roberto González Sousa Facultad de Geografía. Universidad de La Habana. Ministerio de Educación Superior. Cuba, febrero, 2001.

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

CASTRO, I. E; Gomes, P. C. C; e Corrêa, R. L. (orgs). **Geografia: Conceitos e Temas**. 10 ed. Rio de Janeiro; Bertrand Brasil, 2007.

CASTROGIOVANNI, Antonio Carlos; e GASTAL, Susana. **Fronteiras e Turismo: tencionando conceitos**. Trabalho apresentado no IV SEMINTUR – Seminário de Pesquisa em Turismo do MERCOSUL, Caxias do Sul, 2006.

CEOM, Centro de Organização da Memória Sócio-Cultural do Oeste. **Para uma história do Oeste catarinense: 10 anos de CEOM**. Chapecó: UNOESC, 1995.

COLODEL, José Augusto. **Obrages & Companhias colonizadoras: santa helena do oeste Paranaense até 1960**. Santa Helena. 1960.

CORIOLO, Luiza Neide M. Teixeira. (org). **O turismo de inclusão e o desenvolvimento local**. Fortaleza: FUNECE, 2003.

CORRÊA, Roberto Lobato. **Trajetórias Geográficas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997.

CORREIA, Marcos Antonio. **A Geografia Humanista no III Milênio: Uma Nova Perspectiva**. Luminária. 2008.

COSTA, Wanderley Messias da. **Geografia Política e Geopolítica**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2008.

CLAVAL, Paul. **Espaço e poder**. Rio de Janeiro: Zahar, 1979.

CURY, M. J. F. **Um olhar teórico metodológico das representações geográficas sobre o território e fronteiras no iguassu**. Curitiba, UFPR 2008.

DIONÍSIO CERQUEIRA, Disponível em: <http://www.portaltri.com.br>. Acesso em 10 jul 2009.

FERRARI, Maristela. **Conflitos e Povoamentos na Zona de Fronteira Internacional Brasil-Argentina: Dionísio Cerqueira (SC), Barracão (PR) e Bernardo de Irigoyen (MNES. ARG.)** Florianópolis, 2003. 290 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Programa de Pós Graduação em Geografia, Universidade Federal de Santa Catarina.

FERNANDES, R. C. P; e VARGAS, V. M. **1957, O LEVANTE VITORIOSO: um Roteiro de Turismo de Guerra para o Sudoeste do Paraná**. Curitiba, 2006. 138 f. Monografia (graduação em turismo) - Departamento de Turismo, Centro Universitário Curitiba.

FERNANDES, R. C. P; **Contestado, vivido e sentido**. In: FRAGA, Nilson Cesar. (org). **Contestado: o território silenciado**. Florianópolis: Insular, 2009, p. 123-128.

FRAGA, Nilson Cesar. **Mudanças e Permanências na Rede Viária do Contestado: uma abordagem acerca da Formação Territorial no Sul do Brasil**. Curitiba, PR:UFPR-MADE-Tese), 2006.

FRAGA, Nilson Cesar. **Contestado: A Grande Guerra Civil Brasileira**. In: SCORTEGAGNA, A.; REZENDE, C. J. e TRICES, R. I. (Orgs). **Paraná, Espaço e Memória – diversos olhares histórico-geográficos**. Curitiba: Ed. Bagozzi, 2005, p. 228-255.

GALEANO, Eduardo. **As Veias Abertas da América Latina**. 22. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1986.

GAZETA DO POVO. Disponível em: <http://portal.rpc.com.br/gazetadopovo>. Acesso em 10 Jun 2009.

GOMES, Iria Zanoni. 1957. **A revolta dos posseiros**. Curitiba: Criar Edições, 1986.

GOMES, P.C.C. **A Condição Urbana: ensaios de geopolítica da cidade**. Bertrand Brasil. Rio de Janeiro: 2002.

GRUPO RETIS. Disponível em: www.igeo.ufrj.br. Acesso em 20 out 2009.

HISSA, Cássio Eduardo Viana. **A mobilidade das fronteiras: inserções da Geografia na crise da modernidade**. Belo Horizonte: Ed. da UFMG, 2006.

IBGE. Disponível em: www.ibge.gov.br. Acesso em 20 jan 2010.

IGNARRA, Luiz Renato. **Fundamentos do turismo**. São Paulo: Pioneira, 1999.

ITCG - Instituto de Terras, Cartografia e Geociências do Paraná, Disponível em: <http://www.itcg.pr.gov.br>. Acesso em 14 jan 2010.

JORNAL DA FRONTEIRA, Disponível em: <http://www.adjorisc.com.br>. Acesso em 10 ago 2009.

LACOSTE, Yves. **A Geografia – Isso serve, em primeiro lugar, para fazer a guerra.** Tradução: Maria Cecília França. Campinas: Papirus, 1997.

LENCIONI, S. **Região e Geografia.** EDUSP. São Paulo. 2003.

LOPES, Sérgio. **“Estado do Iguaçu”: A trajetória de um movimento.** Revista Informe Gepec. Vol. 08, nº 2, jul./dez., 2004.

MACHADO, Lia Osório. **Limites, fronteiras, redes.** In: STROHAECKER, Tânia Marques et al. Fronteiras e espaço global. Porto Alegre: Associação dos Geógrafos Brasileiros, 1998.

MATTEI, Lauro Francisco; e ALVES, Pedro Assumpção. **Migrações no Oeste Catarinense: História e Elementos Explicativos.** Trabalho apresentado no XV Encontro Nacional de Estudos Populacionais, ABEP, realizado em Caxambú-MG - Brasil, de 18 a 22 de setembro de 2006.

MEC, Ministério da Educação. Disponível em http://portal.mec.gov.br/seb/arquivos/pdf/Escolafronteiras/doc_final.pdf. Acesso em 20 ago 2009.

MUSSOI, Adriano Bento. **Administração Pública do Território Federal do Iguaçu.** Curitiba, 2004. 191 f. Monografia (Programa de Pós Graduação em Administração Pública) - Faculdade do Brasil.

NASCIMENTO Jr, Francisco C. **O desenvolvimento e a reinvenção de sua Promoção em escala local: Conceito, falsas políticas e dilemas da Promoção do desenvolvimento local.** Programa de Pós-Graduação em Geografia – IGCE/UNESP - Estudos Geográficos, Rio Claro, 4(1): 31-39 - Junho – 2006.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DO TURISMO. **Introdução ao Turismo.** São Paulo ed. Roca, 2001 Direção Amparo Sancho, traduzido por Dolores Martin Rodrigues Corner.

PADIS, Pedro Calil. **Formação de uma economia periférica: o caso Paraná.** São Paulo: Hucitec; Curitiba: Secretaria da Cultura e do Esporte do Governo do Estado do Paraná, 1981.

PAIVA, Maria das Graças de Menezes V. **Sociologia do turismo.** 2. ed. Campinas: Papirus. 1995.

PANORAMIO. Disponível em www.panoramio.com. Acesso em 15 jan 2010.

- PARANÁ. Disponível em: <http://www.turismo.pr.gov.br>. Acesso em 10 ago 2009.
- PEREIRA, Roberto Schreiner. *As cidades gêmeas*. Blumenau: Udorizzi, 2004.
- PICHETTI, Antonio. **Guerras e Fronteiras do Sul**. Florianópolis: Ed. do Autor, 2004.
- PRADO JUNIOR Caio. **Formação do Brasil Contemporâneo**. São Paulo: Brasiliense, 1957.
- PROMESO - **Programa de Promoção da Sustentabilidade de Espaços Sub-Regionais**. Ministério da Integração Nacional. Cartilha 2009.
- QUEIROZ, Maurício Vinhas de. **Messianismo e Conflito Social – A Guerra Sertaneja do Contestado: 1912/1916**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1981.
- RAFFESTIN, Claude. **Por uma geografia do poder**. Tradução: Maria Cecília França. São Paulo: Ática, 1993.
- ROCHA, Samir Alexandre. **Geografia Humanista: história, conceitos e o uso da paisagem percebida como perspectiva de estudo**. RA´E GA, Curitiba: Ed UFPR, 2007.
- ROSEIRA, Antonio Marcos. **Foz do Iguaçu: Cidade Rede Sul-Americana**. São Paulo, 2006. 170 f. Dissertação (Mestrado - Programa de Pós-Graduação em Geografia Humana) – Faculdade de Filosofia. Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo.
- SACHET, Sérgio. **Fogo no Planalto**. Florianópolis: Diário Catarinense, Suplemento, 1997.
- SANTOS, M. **Território, territórios; ensaio sobre o ordenamento territorial**. Lamparina. Rio de Janeiro. 2007.
- SANTUR. Disponível em: www.santur.sc.gov.br. Acesso em 12 dez 2009.
- SEBRAE PR, Disponível em: <http://asn.sebraepr.com.br/portal/page/portal>. Acesso em 12 ago 2009.
- SEBRAE SC, Disponível em: <http://www.sebrae-sc.com.br/noticias>. Acesso em 12 ago 2009.
- SEBRAE MG, **Políticas Públicas: conceitos e práticas**. Supervisão - Brenner Lopes e Jefferson Ney Amaral; coordenação - Ricardo Wahrendorff Caldas – Belo Horizonte: 2008, 48 p.
- SOUZA, M. J. L. **O Território: sobre espaço e poder, autonomia e desenvolvimento**. In: CASTRO, I. E; Gomes, P. C. C; e Corrêa, R. L. (orgs). **Geografia: Conceitos e Temas**. 10 ed. Rio de Janeiro; Bertrand Brasil, 2007, p.77-116.

SOUZA, A. de Albuquerque. **Relatório dos Trabalhos Executados pela Comissão de Limites Paraná-Santa Catarina**, 1923.

THOMÉ, Nilson. **As Duras Frentes de Luta Desta Terra Contestada**. Florianópolis: Diário Catarinense, Suplemento, 1989.

_____. **Ciclo da Madeira, História da Indústria Madeireira no Contestado**. Caçador: Universal, 1995.

_____. **São João Maria na História do Contestado**. Caçador (SC): UnC, 1997.

_____. **PR e SC Disputam Território**. Curitiba: Gazeta do Povo, Suplemento, 2003.

TORRECILHA, M. L. **A fronteira, as cidades e a linha**. Campo Grande: Ed. Underp, 2004.

VALVERDE, Rodrigo Ramos Hospodar Felipe. **Transformações no Conceito de Território: Competição e Mobilidade na Cidade**. GEOUSP - Espaço e Tempo, São Paulo, Nº 15, pp. 119 - 126, 2004.

VIAMERCOSUL. Disponível em: www.viamercosul.com.br. Acesso em 12 dez 2009.

WACHOWICZ, Ruy Christovam. **Paraná, Sudoeste: ocupação e colonização**. Curitiba: Vicentina, 1987.

XAVIER, Herbe. **A incorporação da dimensão do Turismo do ensino da Geografia**. In: Pontuschka, N. N. & Oliveira, A. U. (Orgs.) *Geografia em Perspectiva*. São Paulo: Contexto, 2004.

XAVIER, H. **A Percepção Geográfica do Turismo**. São Paulo: Aleph, 2007.

YÁZIGI, Eduardo (org). **Turismo e paisagem**. São Paulo: Contexto, 2002.

ZAMIN, Ângela Maria. **Radiojornalismo de fronteira: a delimitação do 'local' em emissoras comunitárias**. XXIX Congresso Brasileiro de Ciências da Comunicação – UnB – 6 a 9 de setembro de 2006.