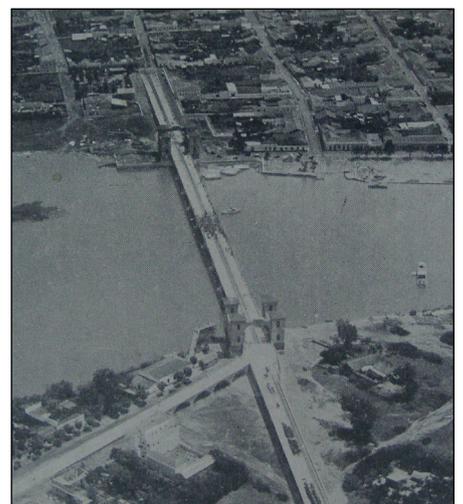
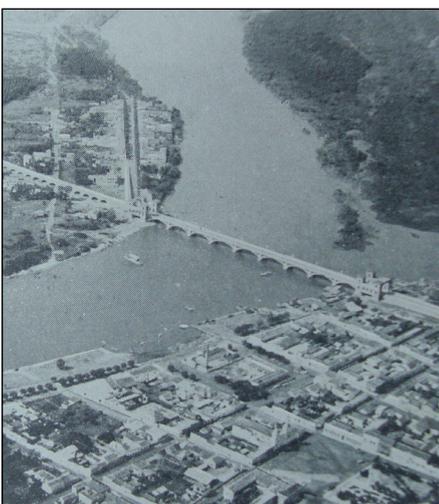


Uma ponte entre dois países



Trabalho de Conclusão de Curso apresentado
por Marília Conill Marasciulo ao Curso de
Jornalismo da Universidade Federal de Santa
Catarina como requisito parcial para a obtenção
do grau de Bacharel em Jornalismo, sob a
orientação do Professor Ricardo Barreto.

*Dedico este trabalho
aos meus avós, cujas histórias foram a inspiração
para que ele fosse realizado.*

Foi bem aqui que eles nos pararam. – indica Maria Helena Estima, 86 anos, para um trecho da estrada BR-116, a 40 quilômetros ao Norte de Jaguarão, fronteira do Rio Grande do Sul com Rio Branco, no Uruguai.

O ano era 1946 e Maria Helena estava voltando de Rio Branco, aonde tinha ido comprar o enxoval de noiva, para Rio Grande, cidade na qual mora até hoje, a 135 quilômetros Nordeste. Ela, a mãe, os tios, o noivo e os cunhados passaram o feriado de 15 de novembro comprando camisolas, pijamas de seda e roupa íntima. “Naquela época, aqui no Brasil não existiam as confecções prontas, como havia no Uruguai. A gente comprava o tecido e tinha que mandar fazer a roupa. Aquilo tudo era uma maravilha”, recorda. Mas trazer tanta coisa importada era (e ainda é) considerado crime.

Enquanto olhava as vitrines ou caminhava pelas lojas, Maria Helena notava que dois homens seguiam o grupo. Durante o dia inteiro, aqueles homens estavam por perto. Ela começou a ficar nervosa, pois sabia que toda aquela mercadoria poderia ser apreendida e, pior, eles poderiam acabar presos.

Quando encontraram os homens na estrada, parando os carros que passavam por lá e apreendendo as compras, Maria Helena ficou horrorizada. “A mamãe só repetia ‘o que o papai vai dizer’, porque meu avô era inspetor da mesa de rendas estadual. E meu pai também tinha se recusado a vir conosco”, conta. Os homens se apresentaram como guardas e exigiram recolher todo o enxoval. Com medo e preocupado, o cunhado dela quis entregar na hora a jaqueta de couro e os três pacotes de caramelos que havia comprado. Mas o noivo de Maria Helena era funcionário

da alfândega no porto de Rio Grande e, conhecendo as leis, afirmou que só entregaria tudo na alfândega em Jaguarão, ou, como era feriado, na casa do inspetor – que mentiu ser seu amigo. Ele então foi “preso” pelos guardas, que o levaram no carro deles. Com pouco caminho percorrido, foram “legais” e disseram que “não iriam estragar a carreira dele”, e o deixaram ir embora.

No dia seguinte, pouco após o almoço, o noivo de Maria Helena foi almoçar na casa dela e trouxe a notícia de que os guardas eram, na realidade, ladrões, e haviam sido presos naquela manhã.

68 anos depois do ocorrido, Maria Helena repete a história toda a vez que passa pelo trecho em que o episódio ocorreu. Isso acontece mais ou menos uma vez por mês. Ela voltou a frequentar a região há cerca de dez anos, quando lojas que vendem produtos importados livres de impostos, as *free shops*, abriram em Rio Branco. “É mais fácil do que ir a Porto Alegre, a estrada é boa e a gente acaba passeando”, comenta.

Milhares de pessoas vão a Jaguarão só para fazer compras em Rio Branco. Todo final de semana, três mil veículos atravessam a Ponte Internacional Barão de Mauá, que liga as duas cidades. Automóveis com placas de Porto Alegre, Pelotas, Rio Grande e até de outros estados, como Santa Catarina, formam filas, que às vezes se estendem por três quilômetros até a entrada da cidade na BR-116. Os turistas também cruzam os 340 metros a pé, segurando os cabelos e as sacolas, porque o vento é forte e há momentos em que os nove arcos da ponte, inaugurada em 1930, parecem não ser o suficiente para sustentá-la. Eles lotam as 12 *free shops* uruguaias. Só em uma delas, os brasileiros deixam por final de



Desde que as *free shops* abriram milhares de pessoas vão a Jaguarão só para fazer compras no Uruguai

semana cerca de R\$ 550 mil em perfumes Chanel, camisetas polo Tommy Hilfiger, caixas de vinhos chilenos ou uísque Johnny Walker 12 anos, liquidificador Philips, ar condicionado *split* Samsung ou torradeiras Black&Decker.

Desde que as *free shops* abriram, há uma década, a cena se repete. No final do dia, os turistas retornam e atravessam Jaguarão, ignorando a cidade que é considerada patrimônio histórico e paisagístico do país e o impacto que esse tipo de comércio trouxe para uma cultura tão particular – resultado de séculos de guerras, contato intenso com castelhanos e contrabandistas.

O Brasil está tentando inverter esse fluxo. O objetivo é trazer tanto turistas uruguaios quanto brasileiros de volta para Jaguarão, e a ideia é copiar o modelo uruguio e colocar *free shops* do lado de cá da ponte. No final de 2012, a presidente Dilma Rousseff sancionou a Lei das *Free Shops*, que deve ser regulamentada até o final do primeiro semestre de 2014 – o prazo anterior era o

final de 2013. A lei número 12.723 autoriza a instalação das lojas em cidades na linha de fronteira consideradas gêmeas, como é o caso de Jaguarão e Rio Branco. Para isso, elas devem possuir grande potencial de integração econômica e cultural, o que fica claro em um passeio rápido por uma das duas cidades. Em Jaguarão, a maioria das lojas e restaurantes aceitam o real, o peso uruguio ou o dólar. O espanhol ou o portunhol correm soltos, junto com expressões traduzidas do espanhol: quando um atendente em uma loja quer dizer que um produto acabou, a frase é “não me *fica* mais”, uma tradução de “no me *queda* más”; se alguém diz “obrigada” ao invés de “de nada” responde-se “merece”; e a garrafa térmica se chama “termo”. Não raro um uruguio veste uma camiseta do Grêmio ou do Internacional. No Rio Grande do Sul, cuja faixa de fronteira com o Uruguai estende-se por mais de mil quilômetros, outros dez municípios possuem essas características. Ao total, 29

idades brasileiras podem ser consideradas gêmeas de outras no Uruguai, Argentina ou Paraguai.

A Lei das *Free Shops* serviria para apaziguar uma suposta crise pela qual Jaguarão passa desde que tal comércio iniciou sua atividade no território uruguaio. Maria Emma Líppolis Mendes, presidente da Câmara de Dirigentes Lojistas (CDL) de Jaguarão, reclama que as *free shops* só trouxeram prejuízo para o comércio da cidade, que não tem como competir com os preços isentos de impostos. Para se ter uma noção, uma câmera fotográfica, que no Brasil é vendida por 500 reais, não custa mais de 200 nas *free shops* (em média 80 dólares).

Maria Emma é também dona da Casa Mendes, uma loja de tecidos fundada



Turistas gastam R\$ 550 mil só em uma das lojas

na cidade há 91 anos. Ela conta que quando as *free shops* abriram, 300 pontos comerciais fecharam, e ela, que antes tinha dez funcionários, agora possui só dois. A população da cidade também encolheu. Em 2000, quatro anos antes das primeiras lojas abrirem em Rio Branco, 30.093 pessoas moravam em Jaguarão. Em 2010, o número de moradores caiu para 27.391, mesmo após a abertura de um *campus* da Universidade Federal do Pampa, o que poderia servir para reter mais pessoas na cidade.

Muita gente em Jaguarão, porém, não considera as *free shops* tão prejudiciais. Entre elas, o prefeito Cláudio Martins, do Partido dos Trabalhadores (PT). “O comércio tradicional talvez tenha sofrido no início, mas aí houve uma migração de trabalho”, explica. Os setores hoteleiro e da gastronomia foram os principais beneficiados. De cinco hotéis, em 2004, passaram para mais de 30, que estão sempre lotados. A taxa de ocupação do hotel Sinuelo, um dos cinco mais antigos, subiu de 39%, em 2005, para 79%, em 2008, e desde então nunca baixou dos 65%. Novos restaurantes também vieram em busca da clientela, como a confeitaria Pane Mio, de Pelotas, que abriu uma franquia em Jaguarão em 2011 – considerado pela população o ano de ouro, quando a cotação do dólar não passou de R\$ 1,90, e os turistas não paravam de chegar.

Junto com o crescimento dos setores de hotelaria e gastronomia, houve aumento nos investimentos em patrimônio e conservação da cidade. Em 2011, o conjunto histórico e paisagístico da cidade foi tombado pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan). Com o tombamento, Jaguarão passou a receber mais ajuda do governo federal, destinada a projetos e obras de preservação das mais de 650 construções tombadas.



Maria Emma reclama que o comércio local não consegue competir com os preços isentos de impostos

De acordo com Andréa Lima, secretária adjunta na Secretaria de Cultura e Turismo do município, são mais de R\$ 40 milhões só em investimentos federais, o segundo maior volume do estado, atrás somente de Porto Alegre, a capital. Além dos investimentos na preservação do patrimônio histórico, um novo museu está em construção.

O prédio da antiga enfermaria militar, construída em 1883, está sendo restaurado para se transformar no Museu do Pampa e abrigar um acervo com informações sobre a história e a cultura da região.

O desenvolvimento do turismo gerou uma demanda da própria população por mais oportunidades e formação para aproveitar o aumento no fluxo de turistas.

Essa demanda levou à criação, em 2010, do Curso de Turismo na Universidade Federal do Pampa, campus Jaguarão. O curso tecnológico dura dois anos e meio, e atualmente possui 66 alunos. Mas isso ainda não é o suficiente, segundo Juliana Jasper, coordenadora do curso. Para Juliana, mesmo com todos os investimentos e

mudanças voltadas para o setor, Jaguarão ainda não encontrou uma maneira de aproveitar esse novo movimento de turistas. “As pessoas não costumam vir e ficar, no máximo passam uma noite e depois das compras vão embora”

Para Juliana, mesmo com todos os investimentos e mudanças voltadas para o setor, Jaguarão ainda não encontrou uma maneira de aproveitar esse novo movimento de turistas. “As pessoas não costumam vir e ficar, no máximo passam uma noite e no dia seguinte, depois de irem às lojas em Rio Branco, vão embora”, reclama.

A maior contradição está no comércio tradicional. Se, por um lado, a presidente da



“Se não fossem as *free shops*, isso aqui já tinha virado uma tapera”, diz Costa, dono da Churrascaria Rafa

CDL reclama do prejuízo e da competição desleal, há quem defenda que o impacto não foi tão grande assim – como o prefeito, que afirma que a competição no comércio é parte da regra, e cabe ao comerciante ter talento e vocação para saber se adaptar. O principal argumento é que a população em Jaguarão, cuja renda mensal média é pouco mais de R\$ 600 per capita, não tem poder aquisitivo para consumir no Uruguai. Mesmo mais baratos, os produtos só podem ser pagos à vista, enquanto no Brasil é possível utilizar o crediário. “No início, as *free shops* até aceitavam cartões de crédito brasileiros, porque as ligações telefônicas entre números fixos das duas cidades são consideradas intermunicipais”, revela Marcelo Dias da Costa, dono da Churrascaria Rafa.

Teria passado também o período de deslumbramento com os produtos vendidos por lá. “Isso durou uns cinco, seis

anos, porque eles estão sempre trazendo novidades, e enquanto o dólar se manteve abaixo de dois reais, as pessoas compravam lá. O pessoal voltava com muitas sacolas. Aí começaram a notar que a mercadoria de lá não é tão boa assim, e voltaram a comprar aqui”, lembra Ana Azambuja, 54 anos, que nasceu e cresceu em Jaguarão. Ela costuma ir às *free shops* duas vezes por mês e gasta 200 reais por ida, mas jura que não abre mão de algumas marcas de roupas e, principalmente, calçados brasileiros. “As roupas lá são baratas e bonitinhas, mas de péssima qualidade. Por isso voltei a comprar aqui”, ressalta.

A falta de confiança na qualidade dos produtos “importados” é perceptível em conversas com os moradores e vendedores de Jaguarão, que frequentemente se referem a eles como sendo originários do Paraguai ou da China, para dar a entender que são falsos. E o argumento parece válido, se

observado o movimento no comércio local durante a semana, quando os turistas ainda não chegaram.

Numa quarta-feira após o almoço, a loja O Boticário está cheia. Para quem vê de fora, os três clientes naquele espaço de pouco mais de dois metros quadrados causam surpresa, considerando que do outro lado da ponte poderiam escolher perfumes, cremes e sabonetes de marcas e grifes internacionais, às vezes pela metade do preço. A vendedora Fabiana Cardoso de Oliveira, que trabalha ali há oito anos, ri do espanto. “Eles até compraram lá por uns seis meses quando as lojas abriram, mas logo voltaram, porque falavam que os perfumes de lá não duram nada.” Fabiana conta que em dias normais, atendem em média 15 clientes, mas em datas comemorativas – Natal, em primeiro lugar – há fila na porta, e mais de 200 pessoas fazem compras ali. Alguns vêm até de Herval, que fica a 97 quilômetros ao Norte, e Arroio Grande, distante 48 quilômetros também ao Norte, como o que ela acabou de atender.

Apesar das contradições, a maioria acha que as *free shops* trouxeram mais vantagens que desvantagens para a cidade. Uma pesquisa realizada em 2008 por Nicole Porto, estudante do Curso de Ciências Econômicas da Universidade Católica de Pelotas, com 69 lojas credenciadas pela CDL, mostrou que metade dos empresários consideram que as *free shops* trouxeram aspectos positivos para Jaguarão. A maioria dos entrevistados possuía mais de 21 anos de atuação no mercado local e no segmento de roupas e calçados, e quase 30% destacaram o aumento nas vendas como o maior impacto. A arrecadação de ICMS pela prefeitura comprova. Entre 2004 e 2006,

houve aumento de quase R\$ 1 milhão na arrecadação do ICMS, mais do que o crescimento observado no período entre 2002 e 2004, antes do advento do comércio livre de impostos. Costa, dono da Churrascaria Rafa, é categórico: “Se não fossem as *free shops*, isso aqui já tinha virado uma tapera.”

As *free shops* foram a solução encontrada pelo governo uruguaio para uma crise na economia das cidades de fronteira que começou com o governo de Fernando Collor, do Partido da Reconstrução Nacional (PRN), na década de 90. Entre os fronteiriços, uma frase é repetida quase como um mantra, tanto que é impossível atribuí-la a um autor específico: “a fronteira vai bem quando o país vai mal”. Ou vice-versa. Isso porque a economia nessas cidades está muito atrelada à cotação do dólar, que sempre influenciou a do peso uruguaio, que flutua conforme a variação cambial. Por isso, na década de 1980, no período pós-ditadura em que a inflação era galopante e a moeda brasileira extremamente desvalorizada, os uruguaios compravam tudo em Jaguarão, que viveu uma

fase próspera. Na época, Ana Azambuja possuía uma churrascaria. “Parecia que o dinheiro não ia acabar, tinha sempre fila de gente para entrar. Os castelhanos vinham aqui comer *pollo* com *tallarín* – os dois “l” a gente pronuncia jota –, eram panelas com quilos de pojo com tajarín”, recorda.

Primeiro veio a era Collor. Uma das medidas de seu plano econômico foi utilizar a cotação do dólar ditada pelo mercado – o que havia sido extinto por José Sarney, presidente anterior, que fixou um valor

*Entre os fronteiriços,
uma frase é repetida
como um mantra:
“A fronteira vai bem
quando o país vai mal”*



Nova lei brasileira permite a instalação de lojas francas em Jaguarão e busca inverter o fluxo de turistas

para o dólar – e este passou a ser flutuante. “Nós anoitecemos a 80 cruzeiros pra um, ou cruzados, a moeda mudava tanto que nem sei mais qual era, e acordamos a 40 pra um”, relembra Costa, que tinha aberto a Churrascaria Rafa há pouco tempo. Em duas semanas, viu o restaurante esvaziar, “desapareceu todo mundo”.

Se antes atendiam 60 mesas por dia no serviço a la carte, o número caiu para apenas três.

As pessoas mal haviam se recuperado do baque quando Collor sofreu o *impeachment*, em 1992. O

Plano Real, solução encontrada para conter a inflação, que permanecia muito alta, por Itamar Franco (PRN), novo presidente, teve efeito devastador em Jaguarão. Entre outras medidas, equiparou o real, criado em 1994,

ao dólar. Ficou ruim para todo mundo. Os uruguaios não compravam mais no Brasil, pois os produtos ficaram muito caros. Sem dinheiro, os brasileiros também não consumiam lá.

Para completar, em agosto de 2000 um surto de febre aftosa em Joia, cidade no interior do Rio Grande do Sul a quase 600 quilômetros de Jaguarão, provocou a intensificação no controle na ponte. Nas barreiras sanitárias, os fiscais quebravam ovos, descartavam a erva mate e não deixavam passar

nenhum produto de origem agrícola ou animal para o Uruguai. Se estava difícil vender, as barreiras acabaram com as últimas possibilidades, e as duas cidades ficaram estagnadas. “Imagina a cena,

Em agosto de 2000 um surto de febre aftosa provocou a intensificação no controle na ponte



Primeiras *free shops* abriram em 2004 com o objetivo de promover atividades econômicas em Rio Branco

aquelas ruas esburacadas, cheias de lama, com umas casas meio abandonadas e umas lojas sujas. Aí no meio daquilo, entre as carroças, voavam bolas de poeira. Era que nem filme de bang bang mesmo, parecia um faroeste”, Maria Emma descreve a cidade uruguaia antes do advento das *free shops*.

O governo fez então o que o Brasil está fazendo agora. Em 2002, incluiu Rio Branco na lista de cidades fronteiriças que poderiam ter *free shops*. A lei que permitia a instalação dessas lojas nas fronteiras é antiga, surgiu em abril de 1986. Entre as justificativas para sua criação, está a necessidade de promover atividades econômicas nas zonas de fronteira e oferecer estímulos aos turistas. Em princípio, as lojas poderiam ser instaladas em Rivera, vizinha de Santana do Livramento, e Chuy, na divisa com Chuí, devido às suas condições econômicas e

geográficas. Com base nos resultados seria avaliado se poderiam ser instaladas em outras cidades.

No verão de 2004, três *free shops* abriram em Rio Branco: Mario, que antes era uma loja de objetos de caça e pesca, descrita por muitos como suja e mal cuidada; a Neutral, rede uruguaia que tem *free shops* por toda a fronteira e o Duty Free Americas, gigante americana que possui lojas espalhadas pelo mundo inteiro, da Guatemala a Hong Kong. Hoje, são 12 lojas, e mais uma deve abrir em breve.

Com a vinda das *free shops*, os uruguaios viram sua população aumentar. Ganharam mais de mil moradores entre os censos de 2004 e 2011, e hoje são 14.604. Veio gente da capital Montevideú, distante 417



Das almofadas às bebidas no bar, a casa de Rosaura foi quase toda mobiliada com produtos do Uruguai

quilômetros, para trabalhar nas lojas ou na construção civil. A estimativa é de que só as *free shops* empreguem diretamente 800 pessoas, que se somadas aos restaurantes e lojas comuns que abriram na região podem chegar a 1200. Surgiu até uma nova profissão, bem conhecida em outras regiões brasileiras: a do flanelinha, ou cuidador de carro. Com a chegada de dois da capital, os habitantes de Rio Branco e alguns jaguarenses também adotaram a ideia e a atividade. A profissão agora foi regulamentada. Para poder trabalhar na rua, é necessário tirar uma licença com a prefeitura. O interessado não pode ter ficha criminal, fato que deve ser checado e comprovado a cada seis meses, e passa por um exame médico. Com um colete de identificação amarelo neon, Luís Alberto Ramirez, 42 anos, é um dos 26 cuidadores de carro que obtiveram a licença para trabalhar. Todos os dias, das 9h às 19h, ele fica em frente à escola, no final da rua com duas quadras de *free shops*. Ganha mil reais por mês, mais do que quando trabalhava na

construção civil e acima do salário mínimo praticado nos dois países.

Além de novas profissões, surgiram novos hábitos. O sociólogo Mauricio de Souza Silveira, professor no Centro de Pesquisas da Fronteira da Universidad de La República (Udelar) e natural de Rio Branco, observa que as pessoas começaram a se vestir melhor e a cuidar mais da aparência. Elas passaram a vestir uniforme, a se maquiar e as meninas a usar chapinha nos cabelos. “Trabalhar numa *free shop* virou sinônimo de prestígio, porque antes o que existia era o setor arroseiro. Quem terminava o *liceo* (ensino médio) ia embora cursar faculdade em outros lugares. Agora, ou nem terminam o *liceo*, ou ficam por aqui mesmo. Eu tenho amigos e vizinhos que ficaram para trabalhar nas *free shops*”, conta.

A mudança de hábitos, de certa forma, também ocorreu no Brasil. Do prefeito Cláudio Martins, que mostra sua camisa xadrez azul e branco Pierre Cardin – “isso aqui antes não tinha como comprar, agora não custa nem 100 reais” – à dona de casa

Rosaura Neves, todos possuem objetos e roupas compradas nas *free shops*. A casa de Rosaura, um sobrado amarelo na rua da única sinaleira da cidade, foi quase toda mobiliada com o que ela comprou no Uruguai: das cortinas ao tapete, as almofadas, as TVs, o identificador de chamadas do telefone, o liquidificador, as bebidas no bar... Ela sorri. “Para nós é fácil, qualquer coisa que a gente queira, a gente vai lá e pega.”

Carlos Rizzon, professor de História e Cultura da Fronteira na Universidade Federal do Pampa

(Unipampa), acredita que sem *free shops* existia influência da cultura de uma cidade sobre a outra. Com elas, a dinâmica muda, a começar pela língua, que passa a ter predominância do português. Na observação de Ana Azambuja, essa uniformização é perceptível no dia a dia, especialmente na maneira de se vestir. “Antes do comércio livre de tributos eu não usava as polos da Tommy [Hilfiger], que são minhas preferidas. Ninguém usava. Agora a gente tem até que cuidar, se não tu dobra a esquina e tem alguém com a mesma roupa”, observa.

Primeiros relatos sobre contrabando surgem quase no mesmo período que a fundação de Jaguarão, em 1802

As *free shops* talvez tenham modificado o tipo de mercadorias ou de trocas comerciais e culturais entre as duas cidades, mas essas trocas não surgiram por causa delas. Elas vêm desde a fundação da Guarda do Serrito, como foi chamada Jaguarão quando o primeiro acampamento militar foi colocado ali, em 1802. Foi no período em que portugueses e espanhóis disputavam o território na região, o que só foi resolvido com o Tratado de Badajoz, assinado em

1801, que definiu a atual fronteira do Rio Grande do Sul com o Uruguai. É o período em que surgem os primeiros documentos que relatam uma prática comum na fronteira: o contrabando.

Um bom exemplo é a correspondência trocada entre representantes da Câmara Municipal de Jaguarão com o presidente da Província de São Pedro do Rio Grande do Sul (atual RS), em 1853. O governo imperial queria informações precisas sobre as relações comerciais daquela região com o país vizinho. Os questionamentos eram:

quais são os objetos de produção ou indústria da província que passam para o Uruguai? O que é importado do Uruguai? Qual o número e valores destes objetos? E, finalmente, o governo desejava saber quais objetos eram passados por

contrabando e por onde eram introduzidos.

As exportações eram erva-mate, cal, tamancos, arreios e cereais; as importações eram charque, couro, cabelo, sebo, chifres, gado de corte, tecidos e ferragens vindos da Europa. A Câmara não sabia o número nem os valores dos objetos, mas sabia exatamente como funcionava o contrabando, em especial naquela vila, onde era exercido com “a maior facilidade e bem-sucedido”. A longa e detalhada descrição explica o sistema de navegação pelo qual os produtos saíam de Jaguarão e eram levados ao porto de Rio Grande ou rio acima para as cidades da campanha. Propunha soluções radicais, como evitar que os uruguaios possuíssem canoas e lanchas, e chamava a atenção para a diferença nas tarifas alfandegárias. Menores no Uruguai, elas seriam o principal fator para os brasileiros comprarem produtos importados vindos do porto de Montevidéu.

Curiosamente, algumas dessas



Baixas tarifas alfandegárias e redes de comunicação avançadas sempre favoreceram o comércio uruguaio

mercadorias eram brasileiras, provenientes da fronteira. Isso ocorria porque o Uruguai possuía ferrovias e redes de comunicação mais avançadas que o Brasil. Em 1928, o país já contava com 2750 quilômetros de estradas de ferro, que ligavam a capital a quase todas as cidades na fronteira. Em Jaguarão, a primeira conexão com a capital gaúcha só surgiu a partir de 1931. Assim, era mais fácil para essas cidades se comunicarem com o Brasil através do Uruguai. E isso valia para tudo. Até as cartas chegavam mais rápido às outras cidades brasileiras se enviadas via Uruguai, pois não enfrentavam uma longa viagem de carroça por estradas mal cuidadas. Essa confusão levou à criação, no final do período monárquico, de uma tarifa alfandegária especial para o Rio Grande do Sul. Entre outros pontos, ela isentava de impostos os produtos nacionais que vinham pelo porto de Montevideú. Mas de pouco adiantou. O Uruguai conseguiu

manter tarifas ainda mais baixas e o Brasil não alcançou o desenvolvimento ferroviário do vizinho.

Eram nesses trens que os contrabandistas iam e vinham de Jaguarão. Eles chegavam de manhã cedo, pelas cinco horas, e passavam o dia enchendo as sacolas no comércio que fica na beira do rio, o atual “camelódromo”. Compravam tanta coisa que até hoje são conhecidos como bagayeros, ou bagageiros.

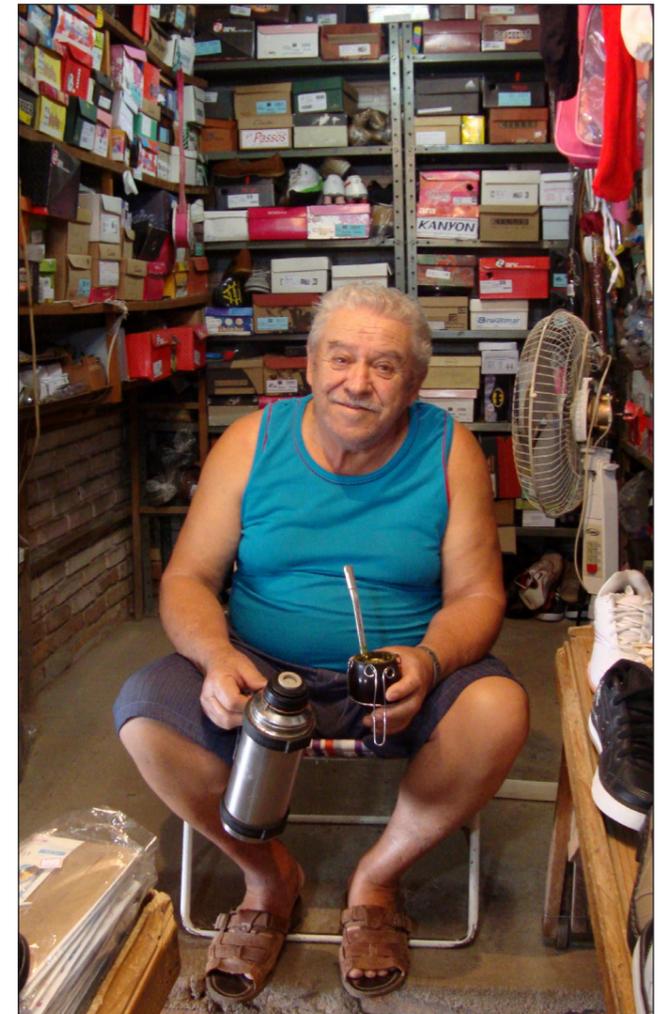
Para Laureci Botelho Medeiros, mais conhecido como seu Quadrado, dono de um dos boxes mais antigos, não foram as *free shops* que modificaram a cidade, e sim o fim do período em que os contrabandistas lotavam o comércio local. Maria Emma, presidente da CDL, recorda que “minha avó na loja enfiava os panos e tecidos nas roupas das uruguaias. Elas adoravam nossos panos de prato, não sei o motivo, levavam montes daquilo. Depois saíam de lá parecendo obesas, de tanta coisa

enrolada pelo corpo. Num hotel aqui na Rua Uruguai, essa que dá na ponte, tinha tanta gente e tanta coisa, que às vezes eles dormiam por cima das mercadorias de contrabando, tudo meio empilhado.”

Aí vinha o último trem, no final da tarde, pelas cinco horas. Ele apitava cinco vezes; no quinto apito, saía todo mundo correndo para pular no trem. Os produtos contrabandeados eram quase os mesmos do século XVIII. Além das roupas, os uruguaio compravam açúcar, erva-mate e gás de cozinha, que eram mais baratos.

Os brasileiros iam para o lado de lá comprar principalmente comida – queijos, embutidos, doce de leite e farinha. Também traziam lã e couro. “Meus pais me levavam lá na Cuchilha, a zona central de Rio Branco. Ali, no centro comercial, onde hoje ficam as *free shops*, havia as *bolantas*. Eram tipo uma carroça de faroeste com um pano florido em cima, puxada por dois cavalos. A gente pegava a *bolanta* ali onde ficam os táxis, na entrada da ponte, e subíamos para a Cuchilha. Comprávamos calça jeans para o colégio e aqueles vidros grandes de caramelo e doce de leite – ah!”, exulta Ana Azambuja.

O professor Rizzon cita uma frase de Léa Masina, especialista em literatura gaúcha e fronteiras, que bem define a relação dos fronteirizos com o contrabando: “Não existem fronteiras sem contrabando.” Para ele, é um contrabando até meio ingênuo, que movimenta a cidade. O historiador Sérgio da Costa Franco, membro do Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Sul e autor do livro “Origens de Jaguarão”, avança e opina que na fronteira haveria uma espécie de legalização do contrabando, que as autoridades não conseguem (ou não querem) controlar. Na visão do sociólogo Mauricio de Souza Silveira, isso se justifica porque as autoridades precisam ser mais flexíveis na



Para Seu Quadrado, *free shops* não alteraram Jaguarão

região, principalmente para evitar conflitos.

Nesse ponto, os prefeitos das duas cidades concordam e, sem querer, usam palavras quase idênticas para explicar o fenômeno. Robert Pereira, prefeito de Rio Branco pelo Partido Colorado, afirma que “na fronteira, muita coisa tem que improvisar, porque as normas dos países foram feitas sem olhar as fronteiras”. Cláudio Martins (PT), prefeito de Jaguarão, reclama que “quem faz lei não vive aqui. O povo fronteiriço resolve questões e mazelas, e a institucionalidade atrapalha isso todos os dias”. Um exemplo prático virou anedota: se alguém morre em Rio Branco e a família quer o enterro em Jaguarão (ou o contrário), a solução é colocar o defunto sentado no carro, como o resto das pessoas. Assim, evita-se toda a burocracia e

trâmites legais para transferir o corpo, que pode exigir uma permissão especial dos presidentes dos dois países.

Com esse contexto histórico de contrabando, é de surpreender que um dos argumentos usados por quem temia as *free shops* no outro lado da ponte era de que a fronteira se tornaria um “antro de descaminho”, como reconhece o prefeito Cláudio Martins.

Ao contrário do contrabando, que é caracterizado pelo transporte e comercialização de mercadorias de venda proibida por lei, o crime de descaminho é a entrada ou saída de produtos permitidos, mas sem passar pelos processos tributários devidos.

É comum as pessoas praticarem contrabando quase sem querer, por desconhecem as mercadorias que são proibidas. As principais são as armas, munições, cigarros e bebidas fabricados no Brasil destinados à exportação, cigarros cuja marca não seja comercializada no país de origem e remédios. “É até meio triste quando pegamos trabalhadores rurais, que vêm de carroça ou a cavalo, e compram balas para as armas de chumbinho dos filhos. Eles são encaminhados para a delegacia, é um rolo, podem acabar presos”, explica Alessandro Gonçalves, inspetor da Receita Federal em Jaguarão. Embora ambos sejam considerados crime, a pena que se aplica ao contrabando pode chegar a quatro anos de prisão.

Pelo tipo de comércio e mercadorias vendidas, as *free shops* possibilitam principalmente o crime de descaminho.

Pelo tipo de comércio e mercadorias vendidas, as free shops possibilitam principalmente o crime de descaminho

Para tal, levam-se em conta as regras aplicadas a essa modalidade de compra. Quem viaja de avião não pode trazer mais de US\$ 500 em compras. Por navio ou via terrestre, como nas fronteiras, o limite é de US\$ 300. Há também restrição numérica em relação aos produtos que podem ser trazidos: 24 garrafas de bebida alcoólica (máximo de 12 unidades por tipo); 20 maços de cigarro; 25 charutos ou cigarrilhas; 250 gramas de fumo para cachimbo; dez unidades de produtos de tocador (perfumes, cremes, maquiagens); três unidades de relógios ou equipamentos eletrônicos. Vale lembrar que esses valores são somente para as compras nas *free shops*. Se estiverem na bagagem, há outras regras – mas os limites em dinheiro são os mesmos, o que, para os mal intencionados, garante US\$ 300 extra se os produtos das *free shops* forem colocados na mala.

A última restrição é talvez a mais esquecida, ou desconhecida. Essas cotas de isenção só podem ser utilizadas uma vez por mês. Ou seja, se o brasileiro foi às *free shops* em um dia e gastou dez dólares, mesmo que ainda falte muito para estourar o limite de 300, ela já esgotou a cota mensal. Também não vale somar ou transferir os valores entre os viajantes, se quiserem comprar uma TV que custa 500 ou 600 dólares, por exemplo.

No caso de descumprimento de qualquer uma destas regras, paga-se multa (50% do valor do produto) ou perde-se o objeto. Só no primeiro bimestre de 2014, a Receita apreendeu R\$ 534 mil em mercadorias, número que inclui tanto o que é proveniente de contrabando, quanto de descaminho. “Só dos turistas, temos em média cinquenta termos de apreensão por final de semana. O que eles mais levam é



Cota mensal para compras é de US\$ 300 e o descumprimento implica multa ou apreensão do objeto

ar condicionado *split*”, revela o inspetor Gonçalves.

O receio de como será feito o controle para coibir os crimes de descaminho é um dos maiores fatores que atrasam a regulamentação da Lei das *Free Shops*. A Receita Federal não conseguiu encontrar uma maneira para controlar a cota, como é feito nos aeroportos na saída do portão de desembarque. Nas fronteiras terrestres, existem caminhos (literalmente) para desviar das barreiras – em casos em que a divisão é uma rua, é muito fácil não passar pela aduana. Uma opção é criar um sistema em que o viajante possa pagar a multa pelo valor excedente dentro da própria *free shop*, mas nada é certo. Além disso, falta definir a forma de garantir que os produtos sejam vendidos somente para pessoas em trânsito, visto que brasileiros também poderão comprar nas lojas em Jaguarão, desde que tenham estado no Uruguai.

Esses são só os questionamentos

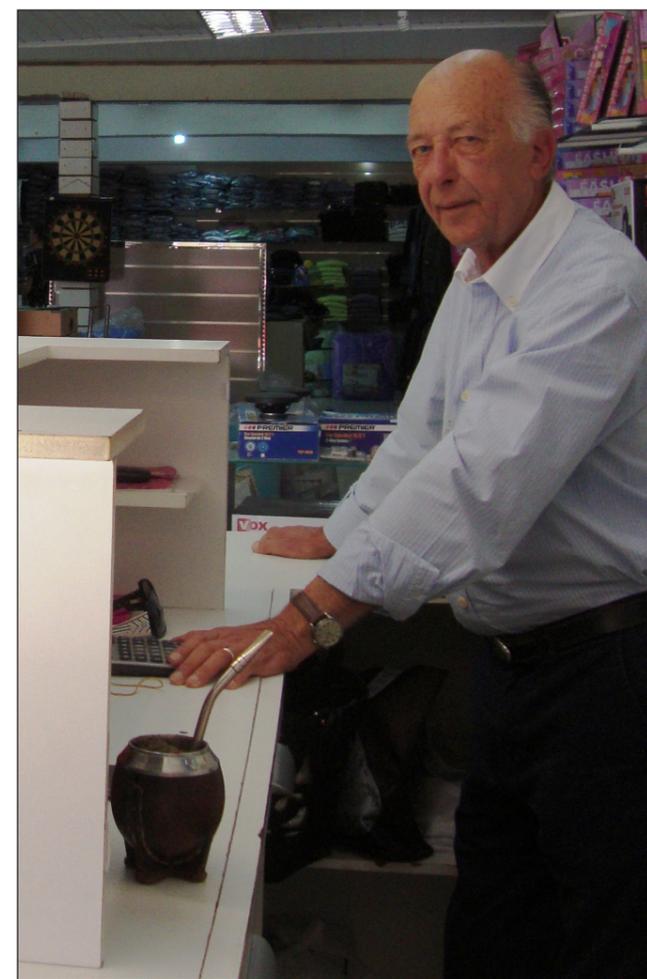
colocados pela Receita Federal. Ainda não se sabe, por exemplo, quem poderá abrir uma loja. Uma ideia é copiar o Uruguai. Lá, é necessário que a empresa esteja em dia com os impostos; tenha oito anos de atuação comercial contínua na cidade em que deseja abrir a *free shop*, completos até o dia 31 de março de 2002; ou, se tiver pelo menos três de atuação nas localidades até o dia 31 de março, pague um depósito de segurança de US\$ 100 mil, que será retido por cinco anos de atividades sob o regime livre de impostos ou até que a loja feche.

O processo para importar mercadorias é outra complicação. Elas chegam ao porto em Montevideu, onde a aduana faz a vistoria – a lista do que pode ser comercializado é imensa, dá para trazer de badulaques chineses a café colombiano. Com a liberação, são transportadas para depósitos nas cidades onde ficam as *free shops*, onde devem passar por nova vistoria. Só então podem começar a ser

comercializadas.

Para muitos comerciantes em Jaguarão, porém, uma coisa é certa: abrir uma *free shop* custa caro. “Ninguém de Jaguarão vai abrir *free shop*, porque ninguém tem esse dinheiro todo. É uma mina de ouro, mas nessas lojas tu tens que ter todas as marcas, e isso custa caro, deve ser uns 500 mil só pra começar. Eu abri a minha loja com 80 mil, imagina”, diz Patrícia Martins, que mantém sua loja Yes Cosmetics há 16 meses. Se for copiado o modelo uruguaio, a teoria de Patrícia pode se confirmar. Wilson Ramos revela que gastou mais de US\$ 100 mil só no processo para transformar sua loja, que tem mais de 50 anos, em *free shop*. E demorou. Foram três anos de espera para receber a autorização de funcionamento.

A especulação gerada pelas lojas é outro motivo para acreditar que, apesar do alto

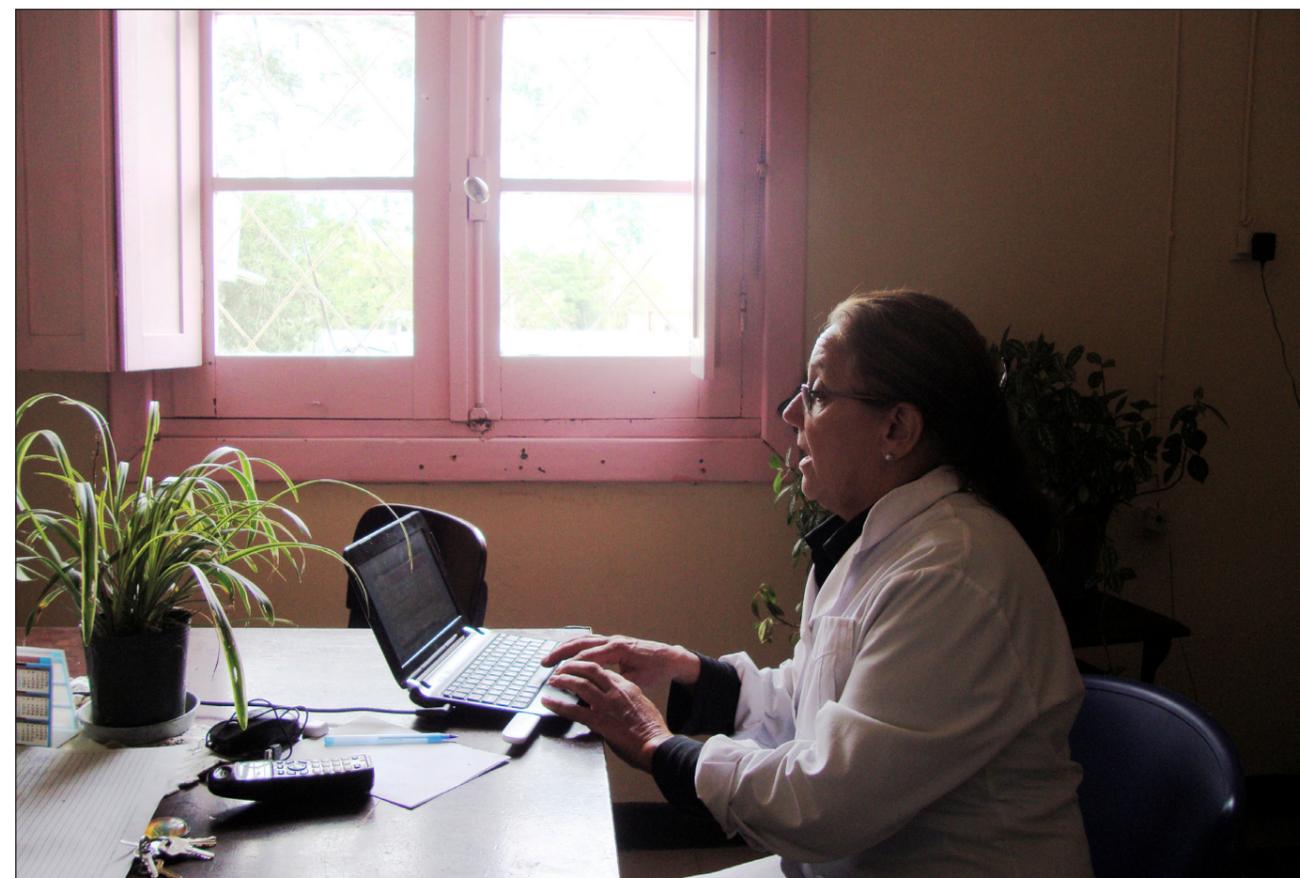


Ramos gastou US\$ 100 mil para abrir uma *free shop*

investimento, abrir este tipo de comércio é uma mina de ouro. O sociólogo Mauricio de Souza Silveira afirma que quando as *free shops* foram instaladas em Rio Branco, os preços dos imóveis aumentaram significadamente, e sem regra – uma casa que custava 30 mil dólares, passou a valer 100, 200 mil do dia para a noite. “O metro quadrado em Rio Branco ficou mais caro que o de Punta del Leste, um balneário chique e de ricos na costa uruguaia”, reconhece. Cada habitante de Jaguarão ou Rio Branco tem um palpite sobre os preços a que chegaram os imóveis na região. Alguns arriscam falar em milhões, especialmente quando se trata de lojas que vendiam também a firma com mais de oito anos para grandes empresas. Mas são só palpites, pois os números reais são muito bem escondidos, mesmo das prefeituras.

As únicas mudanças certas são as que eles podem ver. Uma delas foi chocante, até para quem não é religioso. A igreja em frente à escola primária, uma das últimas construções na rua das *free shops* e na beira da estrada que leva à Cuchilha, foi demolida para virar uma loja no final de 2008. “Primeiro demoliram atrás e ficou só a fachada, com o campanário. Quando eu percebi que iriam demolir tudo, minha reação foi correr lá para dentro e chorar”, lembra Martha Lopez, que trabalha como auxiliar na escola há 34 anos.

Agora, a ameaça é de que a escola seja vendida – o prédio de 1945 ocupa um espaço invejável na disputada rua, com suas janelas e portas grandes, pé direito alto, salas de aula espaçosas e até campos de futebol e basquete. “Se isso acontecer, juro que me acorrento a esse prédio”, ameaça Martha. A diretora da escola, Olga Betancour, recorda que em 2008 e 2009 empresários propuseram comprar a escola. Na época, foram convocadas reuniões com os familiares das crianças, que sempre se



A diretora da escola primária uruguaia reclama da especulação imobiliária que ameaça demolir o prédio

mostraram contrários e repudiaram a ideia.

A diretora debocha do argumento utilizado pela prefeitura e pelos empresários para tentar convencê-los a ceder, que é o de que as crianças estariam mais seguras em outro local, pois a rua da escola e das *free shops* fica em uma zona inundável. “Até as lojas virem para cá, ninguém nunca tinha se preocupado com as crianças”, ironiza. A auxiliar Martha atesta que a única vez em que a água entrou na escola foi na enchente de 1984, quando quase um metro de água inundou o prédio. “Tirando isso, nossa escola sempre foi a mais segura dessa área”, defende.

Mas o principal argumento de Olga é talvez o mesmo que preocupa e causa desconfiança nos brasileiros que não acreditam que as *free shops* sejam a solução para os problemas econômicos da fronteira. Ela critica a volatilidade da região, característica que está nas bases históricas

do local, e questiona: “Se as pessoas pararem de comprar, como vai ficar?”

A burocracia para a regulamentação da lei e a experiência uruguaia, tanto no sentido das regras para a instalação de *free shops* quanto nos detalhes como a especulação causada por elas, contribuem para deixar os moradores de Jaguarão céticos em relação às *free shops* nas cidades brasileiras. Eles acham que vai ser como a construção da segunda ponte. Desde 1991 fala-se em construir uma nova ligação entre as duas cidades, e em 2000 os dois países chegaram a assinar um acordo para a construção, reafirmado em 2007 e promulgado em 2013. Por enquanto, não há previsão de obras em nenhum ponto do rio. A ligação entre as duas cidades continua sendo a antiga Ponte Internacional Barão de Mauá. Neste ritmo, aparentemente o movimento de turistas vai continuar concentrado no lado uruguaio da ponte.



REPUBLICA ORIENTAL
DEL URUGUAY



UFSC

Curso de Jornalismo
Julho de 2014