



CURE
Centro Universitario
Regional del Este



**UNIVERSIDAD
DE LA REPÚBLICA
URUGUAY**

Maestría en Políticas Culturales

Curso: Cinco Claves Culturales de Nuestro Tiempo

Docente: Luis Alberto Quevedo

Estudiante: Enrique da Rosa

CIUDAD CAMBIANTE

Una frontera imaginada

Presentación

Las ciudades de Rivera y Santana do Livramento conforman un conurbano único en el encuentro de los territorios de Uruguay y Brasil. Sin accidentes geográficos que signifiquen límites naturales, los territorios de ambos países se definieron por medio del parteaguas entre las sinuosas cuchillas y compartiendo el valle.

En esta frontera se habla de la existencia de una línea imaginaria que divide los territorios, no se trata de una franja ni de un espacio sino únicamente de una línea tan delgada que llega a ser imaginaria. Imaginaria además porque el uso diario y compartido de ambas ciudades hace que en la práctica esa división sea inexistente comparativamente con otras realidades fronterizas.

La frontera es establecida por la determinaciones aduaneras y migratorias de los Estados, las señales de tránsito en las calles y sellos en los documentos así lo refrendan; pero el uso diario de los beneficios y pérdidas de la frontera le da la certeza a la población local que tal línea divisoria de territorios es imaginaria. Parafraseando a Karl Marx el imaginario de los pobladores consigue desintegrar la materialidad de los marcos demarcatorios, obeliscos y papel de las leyes, lo sólido se desvanece en el aire.

Esta singularidad territorial genera a su vez un relacionamiento especial entre los pueblos allí asentados, pueblos que conjugan en sus historias personales hechos que son de las dos naciones. Desde los inicios históricos del emplazamiento de las primeras casas en esta zona de límite territorial de los Estados la importancia del tránsito ha sido fundamental, y ese tránsito será quien diseñe las dos ciudades.

Ese tránsito tendrá sus particularidades ya que es moldeado por las propias prohibiciones que significa un límite fronterizo, y esas particularidades se naturalizan con tal intensidad que la principal acción de ese tránsito, el contrabando, no será visto como crimen por los lugareños. El *bagayo* será hasta la actualidad el *modus vivendi* imperante, y también él definirá los usos de las ciudades.

Este trabajo reunirá características geográficas, políticas, culturales, urbanísticas y sociales para describir la situación de *Ville* y *Cité* en base a definiciones del sociólogo Richard Sennett. En su obra "Construir y Habitar" el sociólogo hará un recorrido histórico por los usos de las urbanizaciones distinguiendo en ellas los emplazamientos, construcciones y edificaciones, por un lado, y los usos sociales de esas mismas urbanizaciones. La sentencia "el entorno construido es una cosa, cómo la gente lo habita es otra." marcará la métrica de evaluación y seguimiento que Sennett hará sobre las políticas urbanísticas. La *Ville* son las calles, las edificaciones, las redes de saneamiento, pero también son las inundaciones que estas sufren por la ineficiencia de quienes los construyen. Por su parte la *Cité* es todo el complejo social que determina el uso de la *Ville*, en palabras del propio autor es "un tipo de conciencia" que "también puede representar cómo la gente quiere vivir colectivamente."

Este recorrido llevará autor a plantearse un problema ético central en la relación entre *Ville* y *Cité*: *¿Debe el urbanismo representar a la sociedad tal como es o tratar de cambiarla?*

Estos postulados de Sennett estarán en diálogo con las aproximaciones sobre el ethos contrabandista de la geógrafa Adriana Dorfman. Para este texto se visitó bibliografía de historiadores y geógrafos de la región, páginas oficiales del Estado, archivos de organizaciones sociales; y entrevistas a historiadores y urbanistas locales.

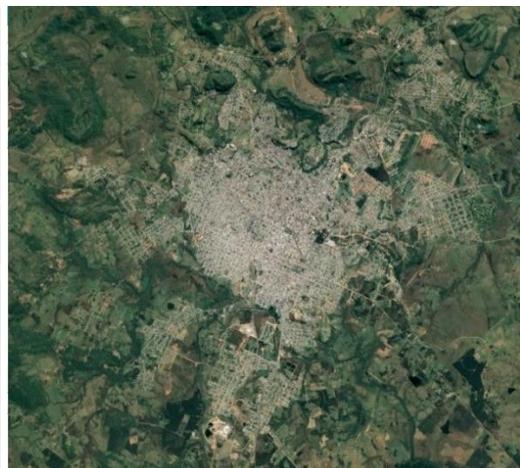
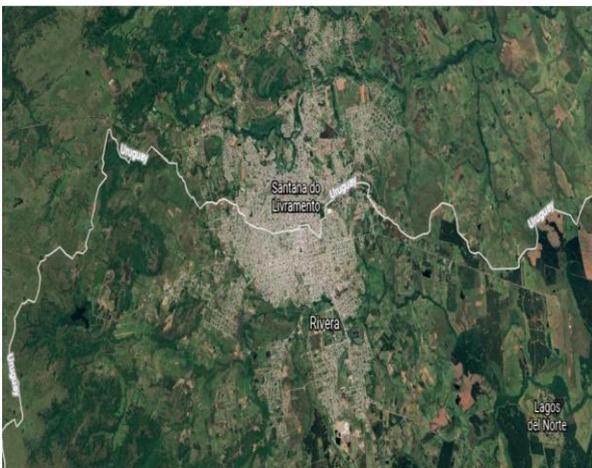


Imagen aérea de Rivera-Livramento. Nótese que al retirar la línea trazada en el límite nacional es imposible decir por donde pasa la división. Fuente Google Earth

Sobre la instalación de dos ciudades en medio del desierto verde

La frontera Uruguay-Brasil fue definida por un tratado internacional en 1851, demarcada entre 1852 y 1862, caracterizándose desde 1920. Aún hoy existe discusión sobre algunos puntos de la frontera, como el Rincón de Artigas frente al pueblo de Masoller en el departamento de Rivera. Los documentos bilaterales que tratan estos límites son el Tratado de Límites de 1851, el Tratado de la Laguna Merin de 1909, el Estatuto Jurídico de la Frontera de 1933.

Santana do Livramento nace como campamento militar en 1811 con el objetivo de auxiliar al Virrey del Río de la Plata ante las dificultades que generaban las insubordinaciones de los movimientos independentistas. Alrededor de ese emplazamiento militar se dieron tierras a los soldados y amigos de la Corona Portuguesa garantizando la posesión de las tierras con la presencia militar. En 1876 finalmente surge la ciudad de Santana do Livramento (Albornoz, 2000, p. 29-32).

Los marcos demarcatorios de frontera se instalan en 1853, y del otro lado de ellos nacerá Villa Ceballos para contener el avance brasilero. La ley uruguaya del 7 de mayo de 1862 ~~establece~~ determina la creación de una villa en Cuchilla de Santana sobre la línea de frontera frente a la villa de Santana do Livramento; y determina que se instalará allí una aduana terrestre.

Esta estrategia de poblar la línea de límite del territorio nacional para establecer aduana y policía con intención de frenar las intenciones (cualesquiera sean) de un país y de otro, se aplicó también con Río Branco frente a Jaguarao, Artigas frente a Quarai, Areguá frente a Areguá, Cerrillada frente a Serrilhada, Chui frente a su tocaya Chuy y Vila Albornoz frente a Masoller.

Todas ellas ciudades que nacen del conflicto, el poblamiento de esta zona fue promovido por los Estados nacionales en su esfuerzo de delimitación de territorio. En el diseño inicial era contemplada la instalación de la infraestructura aduanera y policial, se determinaba desde un principio la localización de estas herramientas del Estado.

Tal como lo percibe la geógrafa francesa Helene Velasco-Graciet:

“Las fronteras se transforman rápidamente, en la percepción de los poderes políticos, zonas de peligro potencial porque existe un contacto efectivo con espacios exteriores al territorio nacional. En oposición al centro del territorio nacional, destacado e iluminado por normas preestablecidas, los confines del territorio aparecen como zonas de incertidumbre identitaria potencial.”

Frontera

El concepto central para entender este encuentro de ciudades es frontera. Según la Real Academia Española se trata de la *“línea que marca el límite exterior del territorio de un Estado, entendido como el espacio terrestre, marítimo y aéreo sobre el que ejerce su soberanía, lo que permite hablar de fronteras terrestres, marítimas y aéreas en función*

de la naturaleza física del espacio delimitado"; por su parte el mucho más conciso diccionario Aurelio de la lengua portuguesa dice que fronteira es el *"limite que demarca um país e o separa de outros"*.

Richard Sennett avanza en este concepto en su obra *Construir y Habitar*, primero diferenciando entre linde y frontera basado en los estudios del paleontólogo estadounidense Stephen Jay Gould; donde linde son bordes porosos y las fronteras bordes cerrados. Sennett avanza entonces a un concepto más abierto y no tan generalizador, compara la frontera con una membrana celular.

"Una membrana celular debe permitir que la materia fluya a la vez hacia dentro y hacia fuera de la célula, pero de manera selectiva, a fin de que esta pueda retener lo que necesita para alimentarse. La porosidad existe en diálogo con la resistencia, diálogo que a veces significa que la célula se abre para ser inundada, y otras veces es retentiva."

La geógrafa Adriana Dorfman relata que en la historia de Rivera-Livramento se van sucediendo acciones y discursos de aproximación y alejamiento, dependiendo del momento histórico en que se encuentran las naciones, relacionados sobre todo a la economía. En los picos de expresiones nacionalistas se presentan versiones de una frontera como muralla infranqueable y una población como genuinamente nacional. En los momentos de integración se da destaque a los portavoces de las raíces comunes, de las semejanzas en el presente y del futuro compartido.

En el libro *Jodido Bushinshe* del Ministerio de Educación y Cultura de Uruguay la historiadora Selva Chirico cita a su colega Ivo Caggiani quien publicó en 1991 un informe periodístico de 1863 que retrata uno de los tantos vaivenes comerciales de la frontera:

"Livramento es una villa floreciente y de comercio, sin embargo ya se sienten los efectos del trazado de la línea en la paralización y estancamiento del mercado brasileiro, en consecuencia del nuevo poblamiento oriental que se denomina Pedro Ceballos y adonde las casas de negocios venden con 50 por ciento de abatimiento a las mercaderías que se venderían en la Villa. La decadencia de la Villa es por lo tanto inevitable y el progreso del contrabando seguro"¹

Chirico relata por su parte que la crisis del 1929 inclinó favorablemente el comercio hacia Livramento y que ante eso en Rivera se idearon soluciones a la baja del comercio. Donde "una de sus propuestas fue la creación del Casino, que debería competir con los instalados en Livramento. Las leyes nacionales sólo autorizaban el juego en lugares turísticos. En consecuencia, Rivera fue declarada Ciudad de Turismo en 1936 y tuvo su edificio dedicado a los juegos de azar."

La textura cambiante de la frontera habilita intercambios y exclusiones, a veces definidos por directrices de los centros administrativos de los Estados y en otras

¹ é Vila florescente e de comércio, porém já se ressentem os efeitos do traço da linha na paralização do comércio e estagnação do mercado brasileiro, em consequência da nova povoação oriental e que se denomina D. Pedro Ceballos e onde casas de negócio vendem com 50 por cento de abatimento as mercadorias que se venderiam na Vila. A decadência da Vila e pois inevitável e o progresso do contrabando seguro" Caggiani, 1991, pg 5

oportunidades generadas por la adaptación de la población al cambio constante; siempre buscando alternativas al margen de la regla. El cotidiano está marcado por el cambio, por el conflicto que es en sí mismo el encuentro de los bordes de dos territorios y una sociedad que construye diariamente su ciudad binacional en el tránsito hacia el otro. Pero, aunque el conflicto es fundante no es determinante, contrariamente a lo que sucede en otras fronteras donde impera la restricción y separación como reacción al conflicto fundante, acá hay una búsqueda por el aprovechamiento del conflicto. En este punto es importante sumar la apreciación de la geógrafa francesa Karine Bennafla:

*“Por ciudad-frontera preferimos designar las ciudades que no solamente pueden operar las discontinuidades fronterizas, pero que prosperan gracias al diferencial existente entre dos Estados; en definitiva, que viven de la frontera o de una economía fronteriza.”*²

Las posiciones dispares en la conceptualización se debaten en si “frontera” se refiere al borde de un territorio que como tal encierre dentro de él todo lo propio y deja afuera todo lo ajeno, o es un espacio político que en el encuentro de los territorios nacionales crea una sociedad singular que se nutre de ambas naciones. Las relaciones sociales que constituyen esta sociedad se basan en la construcción de una identidad cultural que no tiene como centro el límite del territorio nacional sino el espacio geográfico – político – económico-social que los une.

Pero este texto quedaría corto si solo tomáramos el comercio como centro de encuentros y desencuentros, los servicios brindados por los Estados también lo son. Cabe aquí presentar a un personaje local importante, el doble-chapa.

Se conoce popularmente como doble-chapa a la persona que tiene nacionalidad y ciudadanía uruguaya y brasilera simultáneamente, fruto de que cada uno de sus progenitores tiene una de esas dos ciudadanías o que siendo hijos de ciudadanos brasileños el niño/a haya nacido en Uruguay (o viceversa).

A comienzos de 2021 las vacunas contra el COVID-19 llegaron a la frontera Rivera-Livramento, llegaron en mayor cantidad a Rivera y se dispuso inmediatamente un plan de vacunación masivo; por su parte en Livramento fue lento y burocrático. Esto significó un problema de seguridad sanitaria ya que las dos ciudades componen una sola “unidad sanitaria” para las políticas públicas de salud, y si solo uno vacunaba no surtía efecto en la totalidad. Es en ese momento que el diputado riverense Marne Osorio propone que el Estado uruguayo vendiera al municipio de Santana do Livramento las vacunas necesarias para inocular a toda la población santanense y asegurar el blindaje sanitario. La propuesta fue rechazada por el Poder Ejecutivo uruguayo. Pero al mismo tiempo el número de pobladores de Livramento fue creciendo rápidamente sin que hubiera modificaciones en los lentos lineamientos de la salud brasileña, el crecimiento se debía

² *“Par ‘ville-frontière’, on préfère désigner les villes (frontalières ou non) qui non seulement ont la possibilité de jouer sur les discontinuités frontalières, mais qui prospèrent grâce au différentiel existant entre deux États, en bref qui vivent de la frontière ou d’une économie frontalière (même partielle)”* (BENNAFLA, 2002, p. 138).

a que todas y todos los doble-chapa cruzaron a Rivera para vacunarse haciendo fruto de su doble nacionalidad.

La opinión pública riverense se dividió en apoyos y rechazos a la propuesta del diputado, sobre todo embanderados en discursos nacionalistas y protección de los propios; pero el hecho de que los doble-chapas se vacunaran masivamente no generó un solo comentario.

Economía

La historia económica de Rivera y Santana do Livramento demuestra la fuerte dependencia económica de una sociedad con la otra. La población de ambas ciudades juntas ronda los 187 mil habitantes en un territorio de 16320 km cuadrados. Que tiene como principales actividades económicas la industria forestal, la ganadería, la agricultura y el comercio de free shop.

En la ganadería se destaca tanto la producción ovina de Livramento como la bovina intensiva de Rivera; en la agricultura conviven la viticultura y el arroz. Además, la industria forestal básicamente de aserrío de eucalipto y pinos, y hasta hace algunos meses la minería aurífera. La producción forestal ocupa el 14% del territorio departamental, unas 182 mil hectáreas plantadas, lo que lo convierte en el segundo departamento en área forestada. Otro componente insoslayable es el comercio de free shops en Rivera generando una alta concentración de trabajadores en ese rubro que lo pone como destino de turismo de compras para los riograndenses. A su vez, Rivera participa con el 2.1% en el PBI nacional, y es el departamento con mayor proporción de hogares pobres del país (9.2%). Según datos del Observatorio Territorio Uruguay de la Oficina de Planeamiento y Presupuesto (OTU-OPP) la estructura productiva muestra que el sector de servicios ocupa el 50 % del Valor Agregado Bruto en el departamento de Rivera.

Los últimos datos recabados por el Instituto Brasileiro de Geografía y Estadística (IBGE) en 2011 en Brasil y de OTU-OPP 2013 en Uruguay, marcan que el subempleo en esta comunidad binacional es promediamente del 10 %, y la informalidad llega al 44% en Rivera, el doble del promedio nacional. Mientras que en Livramento solo el 19% de la población está ocupada. En términos de Índice de Desarrollo Humanos ambas ciudades coinciden, Rivera con un 0.765 y Livramento con 0.727. Es importante dejar constancia que estos datos se agravaron enormemente en este momento de pandemia donde fue fuertemente afectado el comercio de free shops y con él toda su cadena de valor.

Es insoslayable el papel de sostén económico del contrabando en esta sociedad, pero será abordado desde otro punto de vista en este mismo texto.

Contrabando aquí no hay

El centro comercial de Rivera y Livramento son la continuidad uno del otro, solo las vitrinas y la arquitectura de las fachadas de los comercios Free Shops hacen notar la

diferencia de Rivera con Livramento. En las calles del centro comercial existe una omnipresencia de bolsas, paquetes, fardos, canastos, carritos de carga, motos haciendo equilibrio con varias cajas encima, camionetas y camiones. El envase y transporte de mercaderías es preponderante en el retrato diario de esta frontera.

Y esos envases y transportes siempre están cruzando la frontera, parten de un país para llegar al otro sin mayores dificultades.

Al igual que las personas (sean uruguayas o brasileras) que viven en Santana do Livramento por el valor más bajo de alquiler de una propiedad y cruzan para trabajar y/o estudiar en Rivera.

La acción de cruzar es una de las acciones cotidianas fundamentales de las personas en esta doble ciudad, porque, aunque en sus fueros íntimos son conscientes que ingresan y salen de dos países, en la dimensión local y diaria solo están yendo de una acera a la otra de una calle.

Las y los que cruzan ya sea a pie o motorizados están muy lejos de ser una versión local de un ilegal *border crosser* que salta las vallas fronterizas entre México y Estados Unidos, o Ceuta y Melilla. No solo por una obvia situación política diferente sino además porque cada uno/a que cruza entiende que no es ilegal su presencia en el otro borde y que no es contrabando la mercadería que lleva desde una acera a la otra.

El contrabando es un hecho ligado a lo cotidiano para toda la población fronteriza, porque la población hace uso del conocimiento del territorio para aprovechar las oportunidades, activando su condición fronteriza

Según Dorfman, “Sin ignorar el carácter ilegal de la actividad, ni desconsiderar la territorialidad de los dos Estados nación en contacto, el contrabandista negocia con las dificultades que valorizan su trabajo y con la oscilación económica y cambiaria que moviliza las vidas fronterizas.”

En entrevista con la historiadora Selva Chirico para este texto ella expresa que “*el contrabando en esta zona precede la existencia de las ciudades*”, las crónicas existentes del siglo 19 cuentan que lo primero que llegó adonde hoy está Rivera fueron carretas cargadas con productos para vender al otro lado de la frontera; venían desde Salto a vender a Livramento.

Chirico relata que fueron inmigrantes como la familia Ecosteguy e Irulegui, venidos desde el sur de Uruguay quienes primero llegaron en el borde uruguayo de la frontera para instalar sus comercios, antes de la existencia de la ciudad de Rivera. El álbum conmemorativo de los 100 años de Rivera publicado por historiador Aníbal Barrios Pintos adjunta la nómina de las primeras familias que llegaron a Villa Ceballos.

El lugar que eligen para instalarse será clave para entender el presente de estas ciudades. Un camino de tropas era el único trazado en Villa Ceballos que llevaba directo al encuentro de la zona ya habitada en Santana do Livramento, y fue en el extremo de ese camino por donde cruzaba el ganado donde se comenzaron a instalar los

comerciantes recién llegados, justo en el límite con Brasil. Cientos de años más tarde ese camino de tropas será la actual Avenida Sarandí, vía principal de Rivera repleta de Free Shops, y ese extremo elegido en el pasado por los primeros comerciantes se transformará en la esquina neurálgica del comercio local. El uso comercial del espacio determinó el trazado del centro de la ciudad. Determinó el trazado de las ciudades, porque ese mismo camino de tropas continuaba por Santana do Livramento y generó la misma dinámica que en el lado uruguayo de la ciudad binacional.

Este uso comercial del territorio será constante en los primeros años de emplazamiento pues el Estado uruguayo cuando ya oficializó la creación de Villa Ceballos con una cierta definición de límites terrestres (sobre los cuales este texto profundizará más adelante) también decidirá colocar a solo 100 metros de ese camino de tropas la aduana. Esto generó que una parte importante de esas tropas ya no pasaran por ese camino por motivos legales. Los comerciantes de ganado y de otras mercaderías que no querían pasar por la aduana porque no podían documentar esa venta al exterior deciden crear un nuevo camino que cruzara la frontera algunos kilómetros más al norte detrás de un gran cerro que dividía la topografía local y que brindaba la misma accesibilidad que el camino de tropas inicial. Alrededor de ese camino de intenso trabajo contrabandista surgirá al pasar de los años otros barrios existentes hasta hoy con nombres muy significativos: Rivera Chico (inicialmente Rivera Chica) demostrando su importancia de segunda sede del poblamiento y Paso de la Estiva por el lugar donde se estivaba todo producto contrabandeado (mayoritariamente cueros, madera y yerba). Nuevamente el uso comercial, contrabando, definió el trazado de la ciudad y la ubicación de los barrios.

Muchos años después con la llegada del ferrocarril el Estado uruguayo elegirá, por los mismos motivos de accesibilidad y topografía que tuvieron los añejos contrabandistas, esa misma zona de Paso de la Estiva y Rivera Chico para instalar la línea que cruzaría hacia el Brasil.

Los comerciantes del centro de Villa Ceballos se fueron instalando en el camino de tropas y su primera paralela, es en esta vía hoy llamada calle Agraciada donde hoy pululan las queserías y comercios de productos finos se vendían a fines del 1800 exactamente lo mismo que hoy y para la misma clientela.

Según los estudios de la profesora Bentancor-Rosès (2002, p93) para este período histórico los habitantes de Livramento se beneficiaron con la fundación de Rivera porque accedían a mercaderías importadas desde Uruguay con precios hasta 50 % más bajos que los existentes en Brasil. Y que pobladores de otras ciudades del interior de Rio Grande do Sul también se trasladaban a la frontera para aprovechar la diferencia de precios

Sobre este mismo punto Chirico en entrevista aclara que “Livramento estaba ávida de esos productos, existían en Livramento productores con mucha plata pero estaban lejos de los centros de distribución de productos de calidad”

Pero la práctica del comercio legal y sobre todo la práctica del contrabando tiene en este lugar una apuesta mucho mayor que el solo hecho de zafar de la aduana. Los pobladores

se instalan en esta zona por el comercio, el intercambio de mercaderías y con él las relaciones humanas son de ida y vuelta antes que llegara las herramientas de control y normativas de los dos Estados nacionales.

Se debe tener en cuenta que los pobladores de la frontera lucharon en batallas de los territorios vecinos junto a quienes coincidían ideológicamente o porque sus patrones dueños de los campos definía que había que luchar de aquel o defenderse de aquel otro. La peonada en varios momentos se transformó en ejército irregular y privado. Esto es un antecedente a tener en cuenta para entender la naturalización del comercio fuera de regla.

El historiador brasileño Tau Golin relata la complicidad del brigadano brasileño David Canabarro (protector del territorio para la corona brasileña) con las tropas aliadas del general uruguayo Venancio Flores que exiliado en Buenos Aires lleva a cabo la invasión de la Banda Oriental en 1863 justamente por la frontera norte del territorio oriental. (Golin, 2004, p 199-202)

Y situaciones similares a estas de colaboración entre caudillos y sus tropas de un lado y del otro del límite territorial ya se daban ya en la Revolución Farropilha (1835-1845) y se dieron hasta los levantamientos armados de Aparicio Saravia (1897-1904).

El contrabando organizó la instalación de los primeros pobladores, determinó el destino comerciante de la zona hasta nuestros días, definió posicionamientos políticos que escapan a la legalidad; y siendo el motor de tantas cosas se terminó por naturalizar como medio de trabajo. Por eso los fronterizos entienden que no cometen el crimen de contrabando, sino que el bagayo (del italiano *bagaglio*, equipaje) es su modo de ganarse el pan de cada día

La raviolera del diseño de las ciudades

Sobre la posibilidad de intercambio (cruzar) que ofrecen las ciudades abiertas, Sennett resume que:

“en una ciudad cerrada predominará la frontera; una ciudad abierta tendrá más lindes. Estos lindes funcionan como membranas celulares, con tensión dinámica entre porosidad y resistencia. Es posible conseguir membranas en los bordes de los lugares mediante percements (perforaciones) de paredes sólidas, la complicación del tejido de la calle y la modelación de sonidos inteligibles y sociables.”

En esta zona de América donde los caminos de tropas terminan siendo la avenida principal de ciudades y donde los lugares de pasaje de contrabando lejos de aduanas se transforman luego en pujantes barrios de comerciantes, no es extraño que las tierras de un mismo propietario crucen la línea divisoria de los países.

El diseño del damero de las ciudades lo realizaron José Lupi en Livramento y Martín Pais en Rivera. Livramento preexistente como urbanización contaban ya con calles y espacios diseñados con modelos típicos de urbanizaciones del imperio portugués.

En entrevista con el arquitecto y urbanista Leónidas Bayo actual Director de Cultura de Rivera relata que *“Livramento fue trazado por el imperio portugués por ingenieros militares con el know-how de la misma lógica del imperio. En Rivera se hacen coincidir las calles metiendo la raviolera por encima de los cerros. El primer diseño también respetó las casas ya existentes”*.

Por su parte la arquitecta y urbanista riverense Adriana Epifanio, directora de la Unidad de Ordenamiento Territorial de la Dirección General de Obras de la Intendencia de Rivera, relata que *“en 1890 comienza la obra del Agrimensor Martin Pais teniendo como marco las Leyes de Indias. Fue hecha de cero, con la raviolera por encima de los cerros sin tener en cuenta las elevaciones. Las leyes de Indias entre otras cosas generan una urbanización en una angulación tal para que todas las casas tengan sol en algún momento del día.”* Epifanio también confirma que las calles de las ciudades coinciden intencionalmente.

A esta altura del texto se reafirma la hipótesis que fue el comercio, el contrabando y el acto de permanente cruce lo que determinó esas lindes; que en el caso de Rivera y Livramento se extienden en todo el largo de las ciudades.

La investigación de Dorfman deja muy clara esta afirmación:

“Verificamos que la relación con la aduana oscila entre connivencia y puniciones legales. Identificamos que los almacenes, depósitos de lana, cuero, madera o de productos de exportación indirecta, las paradas de omnibuses y otras materializaciones del comercio transfronterizo en las ciudades se organizan en dos ejes: 1) a lo largo de la frontera y 2) en las proximidades de las terminales de omnibuses para Porto Alegre o para Montevideo o el oeste de Uruguay. Concluimos que el contrabando organiza lugares y es absolutamente estructural en esta sociedad...”

Este damero que se trepa por encima de los cerros y cruza los límites de los Estados nacionales son una especie de anexión de territorio extranjero sin necesidad del uso de la fuerza. Las vías quedan abiertas para ser cruzadas de un lado y del otro, no hay otro ni un extraño que invada, solo cruzan los pobladores locales para usufructuar de los beneficios de estas dos ciudades solitarias en el desierto verde.

Rivera y Livramento son también ciudades gemelas por contacto directo y por su intenso intercambio, existe voluntad de unirse.

Dorfman cita al geógrafo Raymond Pébayle cuando toma el concepto de ciudades gemelas para hablar de ciudades gemelas, llamadas por Pébayle como *villes-doublets*, expresión traducida como ciudades gemelas, *“bicéfalas en el plano administrativo, pero perfectamente complementares desde el punto de vista económico”*.

Sennett, como si hablara específicamente de esta ciudad cambiante en los límites de Uruguay y Brasil, determina cinco formas por las cuales una *Ville* abierta hace posible la complejidad de una ciudad.

“El espacio público genera actividades sincrónicas”. La construcción de la Plaza Internacional en 1943 exactamente encima de la línea demarcatoria del límite será el punto más alto de estas acciones. Plaza construida simbolizando el encuentro de los pueblos tienen cada mitad exacta dentro de una de las dos ciudades.

“...tiende a hacer porosas las relaciones entre las distintas partes de la ciudad”. El cruce fluido entre las dos ciudades marca claramente este punto; pero a su vez la fácil comunicación vial entre el centro comercial y los barrios obreros que se crearon alrededor de los frigoríficos existentes en el siglo XX marcan este mismo punto. Aunque el crecimiento desordenado en los tiempos actuales de los barrios periféricos de ambas ciudades ya no coincide con este precepto.

“Marca con modestia la ciudad con el empleo de materiales simples y la colocación arbitraria de marcadores a fin de destacar lugares anodinos”. Aunque es indiscutible la presencia permanente de los marcos en el horizonte y en el entramado de la ciudad no hay mayores señalizaciones que diferencien las ciudades más allá del idioma en que están los carteles de tránsito.

“Utiliza las formas-tipo en su edificación para crear una versión urbana de lo que en música es el tema con variaciones.” Con excepción de las fachadas y vitrinas de los comercios Free Shop en Avenida Sarandí son pocas las diferencias en las edificaciones entre ambas ciudades.

“...planificación seminal.” Aparte del inicial diseño del damero de la ciudad como acción espejo entre las dos ciudades hubo otras instancias ya más formales. A fines de la década de los 1990 se creó una Comisión Binacional con integrantes de Comisión de Patrimonio, Ministerio de Transporte y Obras Públicas de Uruguay y del Gobierno Estadual de Rio Grande do Sul desarrollaron un diagnóstico conjunto. Luego hubo instancias abiertas adonde se presentaba ese diagnóstico a la población. Se editaron 7 volúmenes con los documentos de esa Comisión, donde no aparecen definiciones que generaran acciones directas de los gobiernos. Lo que sí se plantea es la necesidad de que existan lineamientos acordados para las primeras seis manzanas de cada centro. Pero no avanzó más

Sennett concluye sobre este punto: “ *Una Ville abierta evitará cometer los pecados de repetición y de forma estática; creará las condiciones materiales en las que la gente pueda enriquecer y profundizar su experiencia de vida colectiva.*”

Ville y Cité

El centro de esta obra de Sennett es la ética del urbanista en relación a su quehacer entre representar lo que la sociedad es o buscarla cambiar, y para ese debate el autor recorre ejemplos de diálogo fructíferos y de los otros entre la ciudad construida y el uso de la ciudad.

Rivera y Livramento forman una Cité única, un complejo social construido de identidades prestadas que tiene señales brasileras y uruguayas simultáneamente, pero con un fuerte contenido localista, fruto de la práctica de tomar caminos que excedían los mandatos de los gobiernos nacionales. Al igual que en el pasado, hoy en día el uso de las dos ciudades es definido por la práctica en común de uruguayos, brasileros y doble-chapas; práctica en la cual tiene un rol importante el contrabando entendido popularmente como forma natural de supervivencia y al mismo tiempo como posible camino a la fortuna. Son prácticas comunes también El uso de espacios públicos en común en las dos ciudades, brasileños que vienen a las noches a las parrilladas en Rivera y uruguayos que van las tardes de verano al Lago Batuva en Livramento.

El parque inmobiliario no escapa a esta lógica del cruzar, un gran número de uruguayos viven en Santana do Livramento ya que los valores de alquiler, suministro de agua y de energía eléctrica son significativamente más bajos allí. Del mismo modo la industria de la construcción en Brasil tiene valores menores que en Uruguay lo que hace que varios riverenses construyan su propiedad en el otro lado del límite nacional. Y ninguna de estas posibilidades de radicación significan cortar lazos con Rivera ya que todos tienen por costumbre que sus hijos concurren a la educación pública uruguaya, socialicen en clubes e instituciones deportivas y sociales uruguayas,

Esta Cité determinó los lineamientos de la Ville en la que se emplaza. Los primeros comerciantes y contrabandistas definieron la colocación de los marcos y esa primera acción hizo luego que se diseñara el entramado de la ciudad. En el siglo XX se instalará en Livramento un parque industrial de importancia regional para la industria cárnica y lanar, la decisión de instalarse allí respondía a la cercanía con el ganado y la facilidad de poder enviar por ferrocarriles su producción desde sus propias plantas en Livramento al puerto de Montevideo. Alrededor de estos centros industriales se crearon barrios obreros y desde ellos partían líneas de omnibuses que ingresaban a Rivera para poder trasladar a los obreros riverenses que también hacían parte de la plantilla.

Pero indudablemente la coexistencia de dos gobiernos municipales donde cada uno tiene competencia sobre un territorio definido hace que esta casi romántica e idílica convivencia tenga una contraparte muy válida en la soberanía de las naciones, cuando los gobiernos locales definen por sí solos los usos de los espacios de sus ciudades.

Bayo en entrevista pone luz sobre este punto: *“No somos una sola ciudad, no podemos olvidarnos del límite. La relación de las dos ciudades funciona de esta manera porque existe una frontera y que esa frontera tiene un límite en el centro. No hay límites naturales, se acordó un límite político. Por lo cual siempre se impone el uso político y de control. Ocurre que los que tienen la autoridad para el control se resignan a controlar, y esa realidad de control ensanchó la banda de frontera hacia afuera de las plantas de las ciudades (los controles aduaneros están en ambas ciudades instalados fuera las plantas urbanas) para poder controlar y ser más laxos”*

De la mano de esta afirmación de Bayo cabe sumar lo dicho por la arquitecta Epifanio que contradice lo colocado aquí anteriormente sobre las prácticas de la Ville abierta

referente a las modestas marcas colocadas. Dice Epifanio que *“los marcos son la representación material de lo inmaterial, de la frontera acordada e imaginada. Al igual que todos los puntos que sirven de guía para la georreferenciación de los GPS tienen un enclave material real en el territorio. Como lo plantea Saskia Sassen (esposa de Sennett) la materialidad de las cosas inmateriales.”*

Los ethos

En la obra de Sennett la ética sirve de balanza en su recorrido histórico por Villes y Citès, la ética del urbanista, la ética de quien toma decisiones sobre la ciudad. Sennett hace un recorte de la ética como una forma de administración, o de convivencia entre los diferentes actores urbanos. Aquí la discusión aborda temas clásicos como la idea de extranjeros, foráneos, integración étnica, trabajo y ciudad; los distintos armando un mundo en común.

Entre esas posturas éticas listadas por Sennett se destacan las denominadas ethos de lo libre de fricción, ethos del laboratorio abierto y ethos de coproducción. El ethos de lo libre de fricción quita la complejidad al anular las particularidades. Ya no importa mi persona individual ni el de otro, esa falta de particularidad facilita el uso del espacio cuando el usuario no tiene lo que preguntarse. Genera una pérdida cognitiva.

El ethos del laboratorio abierto consolida la idea de que la ciudad es un lugar complejo, repleto de individualidades y contradicciones; y esa complejidad es la mayor riqueza. Y que para esto suceda la Ville debe facilitar información sobre sus usos y estar dispuesta a cumplir con esos otros usos. Esta ética según Sennett solo podría generar una ciudad inteligente para alcanzar una ciudad abierta y más libre.

El ethos de coproducción centra su importancia en el valor de lo plural, porque es la pluralidad la que crea diferentes versiones de ciudades abiertas. A diferencia de laboratorio abierto donde necesariamente un centro neurálgico e inteligente iría definir que es la libertad y cuáles son los múltiples usos de la Ville.

Sennett finalmente aboga por una ética de la responsabilidad pues sin ella no podrá haber sociabilidad, que ponga en valor la diversidad.

Por su parte Dorfman en su investigación *“Contrabandistas na fronteira gaúcha: escalas geográficas e representações textuais”* maneja el concepto de ethos entendiéndolo como *“el conjunto de costumbres que componen el modo de vida de un grupo dándole identidad”*. Y subscribe la definición del antropólogo estadounidense Clifford Geertz *“el ethos de un pueblo es su tono, el carácter y la calidad de su vida, su estilo moral y estético y su disposición, y la actitud subyacente en relación a sí mismo y a su mundo que su vida refleja”*

En su texto Dorfman analiza la importancia del contrabando en la definición de la geografía de la frontera sur de Rio Grande do Sul, más específicamente en Santana do Livramento; y sus representaciones. Utilizó para su labor una importante cantidad de

fuentes históricas sobre la fundación de las ciudades y varias entrevistas a contrabandistas locales.

Es la naturalización del contrabando, transformándolo de un hecho ilícito a un modo de vida aceptado, lo que para Dorfman genera un ethos contrabandista. Ethos que naciendo de los propios contrabandistas, que se autodefinen como bagayeros, se comparte con quienes no contrabandean pero se sienten como parte de esa identidad en un acto de complicidad ya que su práctica se da por redes solidarias indispensables. Y es justamente esta ejecución colectiva la que lo legitima como trabajo (Dorfman, 2009, p. 7)

Suscribo la definición de Dorfman y propongo, basado en la observación, ampliar el uso del término y significado del ethos contrabandista para poder utilizarlo en la contrastación con otros conjuntos de costumbres de los pobladores de Rivera y Livramento.

Entendiendo además que el contrabando es tan fundante y seminal de la identidad local que a lo que él se aplica también se puede aplicar al resto de nuestros rasgos identitarios.

Por ejemplo, los anteriormente citados doble-chapa, ciudadanos con doble nacionalidad que reciben ese mote por una comparación a otro hecho histórico singular cuando los gobiernos municipales de esta frontera habilitaron la doble matriculación (chapas) de vehículos para que la circulación de un país a otro no significara un delito tan obvio. Pero volviendo a los ciudadanos doble-chapa, realizan acciones que se enmarcan en un ethos contrabandista, personas que pueden negociar su ciudadanía y nacionalidad votando en ambas si así lo desean, siendo elegibles en ambas ciudades, hacer uso de los servicios de ambos Estados sin mayores dificultades. Estudios de la antropóloga Andrea Quadrelli Sánchez negociables estiman que aproximadamente el 60 % de la población fronteriza tiene parientes de ambas ciudades.

Este ethos contrabandista nacido de la necesidad de adaptación a las normativas aduaneras y policiales de frontera también incidió en esos pasos iniciales de instalación de las ciudades. Aunque no fue la ética de un urbanista el que decidió los primeros trazados, fue la ética de una Cité la que construyó en base a sus necesidades una Ville.

Quizás en sus primeros momentos a una ética de lo libre de fricción porque lo único importante era permitir la acción de cruzar con mercaderías el límite y las particularidades quedaban en segundo plano. Pero que luego de ya instalados los servicios de ambos Estados nacionales en las ciudades siguieron una ética de coproducción, donde obviamente siguió pesando políticamente el contrabando, pero otros actores urbanos también sumaron sus voces. Y la formalización de los gobiernos locales e instalación sucursales de oficinas de los gobiernos locales continuaron promoviendo acciones conjuntas, de coproducción en el uso del espacio.

El ciudadano fronterizo que se desarrolla en la práctica diaria de una ética de adaptación continua como la contrabandista se encontrará perdido fuera de esta realidad geográfica y normativa.

Para ilustrar este punto me sirvo de lo expresado por Bayo en entrevista para la elaboración de este texto: *“La palabra ecotono define perfectamente todo eso de la frontera con doble bordes simultáneos definiendo espesores variados de vegetación. Pertenece al glosario ambientalista y es la metáfora más gráfica que conozco para la frontera. El ancho de la banda de frontera determinado por los controles aduaneros ubicados fuera de las ciudades es como el espacio de un ecotono que puede tener varios metros por ejemplo entre el monte nativo y la pradera. Hay que cruzar para un lado o para el otro para sobrevivir, comer o dormir. La frontera como una banda donde hay una línea principal (la línea divisoria) y dos líneas paralelas marcadas por los controles externos”*

El uso de la città genera el destino de la ville

La convivencia en un espacio compartido ha generado una práctica singular incluso en los servicios que brindan los Estados nacionales. A la particularidad de los doble-chapa que pueden por derecho hacer uso de la educación, de la salud y servicios sociales, se le suma el compromiso con el igual sin importar la residencia. Hechos ocurridos en estas ciudades generaron precedentes para protocolos y acuerdos en el marco del Mercosur.

Los servicios de salud de Livramento y Rivera atendieron sin mayor dificultad que el registro de extranjero a todo brasileño (o migrante de otro país) que llegaba hasta las puertas del hospital en Rivera. En una de las oportunidades de escasez de servicios de salud en Livramento los responsables de ese servicio se comunican con la Dirección del Hospital de Rivera para solicitar que todas las mujeres brasileñas parturientas que tenían fecha de parto para esos días fueran recibidas y atendidas en el Hospital de Rivera. Así sucedió, y durante algunos días en el hospital de Rivera nacían ciudadanos brasileños como si el territorio donde estaba la camilla fuera Brasil.

Este hecho junto a la práctica cotidiana serán los que mostrarán en ejemplos de la práctica diaria como la relación entre Estados podría ser mucho menos burocrática y más cercana a los ciudadanos.

Las reuniones de alto rango entre los Poderes Ejecutivos de Brasil y Uruguay en los segunda mitad de la década de los 2000 tomaron esta práctica como una de las bases para el Ajuste Complementario para la Prestación Recíproca de Servicios de Salud. Lo que siempre se resolvió fuera del marco legal ahora pasaba a hacer parte de normas binacionales.

Por su parte las políticas culturales también supieron seguir el camino de la formalización luego de tantos años de improvisar por fuera de la regla, esas prácticas cotidianas descubren las principales falencias de los sistemas.

El 12 de julio de 2010 reunidos los gobernantes locales de todas las ciudades que están sobre la frontera Uruguay-Brasil y actores sociales y culturas de esas comunidades firman conjuntamente la Carta de Frontera. La misma se enviará a los Poderes Ejecutivos de ambos países para comunicar que definen crear una Comisión Binacional

con gobernantes y representantes de organizaciones civiles con el objetivo de poner en práctica la integración cultural ente Uruguay y Brasil, y que para alcanzar este fin deciden:

- Solicitar a los gobiernos nacionales que se reconozca esa comisión binacional la articulación de acciones y espacios de discusión e interlocución para políticas culturales fronterizas
- Proponer a los Ministerios de Cultura de ambos países que firmen un Acuerdo o Protocolo de Cooperación Cultural
- Crear un Foro Permanente como indicador de directrices de Políticas Públicas de Cultura sobre frontera
- Proponer la flexibilización y trámites burocráticos para facilitar el intercambio cultural
- Solicitar programas que garanticen los recursos para la elaboración de proyectos culturales
- Proponer acuerdos binacionales de intercambio de políticas públicas ya existentes

Los esfuerzos que se continuaron desde ese momento concluyen en la firma en el mismo año 2010 del Protocolo de Cooperación entre el Ministerio de Educación y Cultura de Uruguay y el Ministerio de Cultura de Uruguay, para el desarrollo de acciones coordinadas y complementarias que contribuyan a la valorización, la promoción y el fortalecimiento de la cultura regional fronteriza. Donde en el texto dice expresamente en el párrafo de la cláusula segunda:

“El presente protocolo recoge e impulsa lo planteado en el punto 1 de la Carta de Frontera, en la que Prefeitos, Intendentes, Alcaldes y Actores Sociales de los Municipios y Departamentos de frontera de Brasil y Uruguay reunidos el 12 de julio de 2010 promovieron la creación de una Comisión Binacional...”

Bibliografía

Albornoz, Vera do Prado Lima. *Armour: uma aposta no Pampa*. Sant’Ana do Livramento: Gráfica Pallotti, 2000. 158 p.

Barrios Pintos, Anibal. 1963 en *Revista Rivera 1862-1962*. Ed Minas

Bennafla, Karine. *Commerce, marchés frontaliers et villes-frontières en*

Afrique Centrale. In: REITEL, Bernard et al. *Villes et frontières*. Paris:

Anthropos, 275 p. 2002. p.137-150.

Bentancor-Rosés, Gladys Teresa. El espacio cotidiano fronterizo a través de las estrategias de vida de uruguayos y brasileños en Rivera-Livramento. 2002. 205 f. Dissertação (Mestrado) - Magister en Ciencias Humanas, Opción Estudios Fronterizos, Departamento de Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación, Universidad de la República, Montevideo, 2002.

Dorfman, Adriana. Contrabandistas na fronteira Gaúcha: escalas geográficas e representações textuais. Universidade Federal de Santa Catarina. Centro de Filosofia e Ciências Humanas. Programa de Pós- Graduação em Geografia. Florianópolis 2009.

Golin, Tau. A Fronteira. Tomo2, Edit LyPM, 2004

Geertz, Clifford. A interpretação das culturas. Rio de Janeiro: Guanabara, 1989, 223 p.

Pébayle, Raymond. Frontières et espaces frontaliers du Brésil Méridional. Cahiers des Amériques Latines. Paris, n.18, p.33-44, 2. sem. 1978.

Quadrelli-Sánchez, Andrea. A fronteira inevitável: um estudo sobre as cidades de fronteira de Rivera (Uruguai) e Santana do Livramento (Brasil) a partir de uma perspectiva antropológica. 2002. 209 f. Tese (Doutorado) - Programa de Pós- Graduação em Antropologia Social, Departamento de IFCH, UFRGS, Porto Alegre, 2002. Disponível em: <<http://www.biblioteca.ufrgs.br/bibliotecadigital/>>. Acesso em: 20 novembro 2003.

Sennett, Richard. Construir y habitar. Ética para la ciudad. Colección argumentos. Editorial Anagrama. Barcelona. Edición digital marzo 2019.

Velasco-Graciet, Hélène. Le destin rebondissant des zones frontalières, d'espaces proscrits en espaces prescrits. In: AMILHAT-SZARY, Anne-Laure; FOURNY, Marie-Christine. Après les frontières, avec la frontière. Nouvelles dynamiques transfrontalières en Europe. La Tour d'Aigues: l'Aube, 2006. 170 p. p. 71-84.

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/rs/santana-do-livramento>

Observatorio Territorio Uruguay

<https://otu.opp.gub.uy>

Documentos adjuntos

Carta da Fronteira. Redactada en Santana do Livramento 12 de julio de 2010 entre gobiernos municipales y organizaciones sociales para diseñar la promoción de la cultura entre los dos países

Protocolo de Cooperación entre el Ministerio de Educación y Cultura de Uruguay y el Ministerio de Cultura de Uruguay el año 2010, para el desarrollo de acciones coordinadas y complementarias que contribuyan a la valorización, la promoción y el fortalecimiento de la cultura regional fronteriza

Declaración de Montevideo, del 2010, entre el Director de Cultura de Uruguay y el Ministro de Cultura de Brasil